

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة وهـران1 –أحمد بن بلة

كلية العلوم الإنسانية والعلوم الإسلامية **قسم التاريخ وعلم الآثار**

التجارة البحرية في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة

(من الفينيقيين إلى عهد الاحتلال الروماني)

أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ القديم

إعداد الطالب :

ناير مختار

تحت إشراف :

الدكتور: بن عبد المومن محمد

لجنةالمناقشة:

- أ.د دحو فغرور — جامعة وهران 1 احمد بن بلة — رئيسا
- د.محمد بن عبد المومن — جامعة وهران 1 احمد بن بلة — مشرفا ومقررا
- أ.د. بو ركبة محمد — جامعة وهران1 احمد بن بلة — مناقشا
- أ.د رحماني بلقاسم — جامعة الجزائر2 — مناقشا
- أ.د. دراع الطاهر — جامعة ادرار — مناقشا
- ا.د حموم توفيق — جامعة الجزائر 2 — مناقشا

السنة الجامعية 2017-2018

بسم الله الرحمن الرحيم

إهـداء

إلـى

روحِ والدي الطاهرة

ووالدتي قرة عيني

وأم البنين

وأولادي، مريم، أنس، بشرى،

وإخوتي وأخواتي، والى كل بار بوالديه

نهدي ثمرة هذا العمل

قائمــة المختصرات

باللغة الفرنسية :

A.N.R.W.	Aufstieg und Niedegang der Ramischen Welt
A.S.	Archéologie Subaquatique
A.Afr.	Antiquité Africaine
A.U.N.	Annales de l'Université de Nenchâtel
A.H.	Annales Histoire
A.S.	Anthropologie et Société
B.A.	Balletino di Archeologia
B.C.T.H.S.	Bulletin Archéologique du Comité des travaux Historiques et Scientifiques
B.A.H.	Bulletin de l'Académie d'Hippone
B.A.F.	Bellum Africum
B.E.F.A.R.	Bulletin d'Ecole Française d'Athènes et de Rome
B.S.G.A.O.	Bulletin de la Soiciété de Géographie et Archéologie de la Province d'Oran
C.E.F.R.	Collection de l'Ecole Française de Rome
C.I.A.	Colloque International d'Avignon (1990)
C.I.E.C.M.O.	Congrès International d'Etudes de Cultes de la Méditerranée Occidentale
C.R.A.I .	Comptes Rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles lettres
C.T.H.S.	Comité des Travaux Historiques et Scientifiques
D.A.	Dossiers d'Archéolologie
D.H.A.	Dialogue d'Histoire Ancienne
D.I.S.O .	Dictionnaire des Inscriptions Sémitiques de l'Ouest, Leinden, 1965
E.M.	Etudes Massaliétes
G.	Géograhpie (Revue)
H.A.	Histoire Antigua
H.M.	Histoires et Mésures
H.N.	Histoire Naturelle, (Pline l'Ancien)

I.L.A.	Inscriptions Latine de l'Algérie, I, II, (St.Gsell)
I.H.B.R.	Institut Historique Belge de Rome
M.A.P.	Manuel d'Archéologie Punique, 2 vols, Paris, 1970-1976.
M.U.S.J.	Mélanges de l'Université Saint – Josèph
P.U.F.	Presses Universitaires de France
R.E.A.	Revue des Etudes Anciennes
R.N.	Revue Numismatique
R.I.D.A.	Revue Internationale des Droits de l'Antiquité
S.D.B.L.	Supplément au Dictionnaire de la Bible.
R.A **R.Afr**	Revue Archéologique.
S.I.F.V.	Société Internatinale Fernand de Vissher
S.O.S.M.	Studi in Onore di Sabatino Moscati.
S.ph.	Studia phoenicia.

المقـدمـة

المقدمة

ما يلاحظه الباحث في موضوع التاريخ التجاري القديم للبحر الأبيض المتوسط أنه من المواضع التي مازالت بكرا، وبدأ اهتمام الباحثين والأكادميين بالتجارة البحرية في العصور القديمة. ولقد انصب اهتمام الدراسات الأكاديمية بالتجارة البحرية الإغريقية أو الرومانية، في حين قليلة هذه الدراسات التي اهتمت بالتاريخ التجاري لدى الفينيقيين والقرطاجيين أو لدى الليبيين أي سكان المغرب القديم.

لقد استطاعت التجارة البحرية القديمة في فترات السلم والحرب إحداث تغييرات اقتصادية واجتماعية لدى شعوب ومجتمعات البحر المتوسط، فعبد فترات التجارة الخرساء والمقايضة في فترات العهد الإيجي، الفينيقي والقرطاجي، تطورت التجارة عبر البحر في عهد التوسع الإغريقي في الحوض الغربي للبحر المتوسط، ثم عهد السيطرة الرومانية بعد الحروب البونية وشهدت المبادلات التجارية استعمال العملية القرطاجية والإغريقية أو السيسترس الروماني.

وقد لعبت الأساطيل البحرية القرطاجية ثم الرومانية دورا لا يستهان به في تموين كل أصقاع وموانئ حوض البحر المتوسط بمختلف السلع والبضائع خاصة قمح والزيت.

وبادئ ذي بدء لابد من الوقوف على مصطلحات الموضوع ألا وهي "التجارة البحرية"، فالآيات الذي ذُكر فيما البحر والملاحة في القرآن الكريم تناهز ثمانية وعشرون آية[1] في سور قرآنية مختلفة تتصل بالبحر والفلك والملاحة، منها ما يتعلق بالصيد واستخراج اللؤلؤ والمرجان أو النقل البحري، والتجارة والركاب[2].

1- القرآن الكريم، برواية ورش.

2- عبد العليم (أنور)، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، الكويت، عالم المعرفة، 13، 1990، ص30.

أما كلمة "تجارة أو تاجر" هو الشخص الذي يبيع ويشتري[1]، كما جاء في القرآن الكريم ولغة العرب مُرادف لكلمة بحر وهي اليمُّ[2]، كما ورد في قوله تعالى: "فانتقمنا منهم فأغرقناهم في اليمّ بأنهم كذبوا بآياتنا"[3].

أما المصدر الثاني، فيمكن ذكر شواهد الكتاب المقدس خاصة "العهد القديم Vetus Testamentum" منه؛ ففي "سفر الملوك Liber Regum"، الإصحاح الأول نجد أن الملك سليمان عليه السلام أرسل سفينة ترشيشية في البحر مع سفينة أحيرام*، تأتي مرة كل ثلاث سنوات، وتنقل سفينة ترشيش الذهب والفضة والعاج والقرود [4]، وفضلا عن "سفر حزقيال Ezéchiel" والذي يورد أنواعا من البضائع والمدن القديمة التي كانت تتعامل مع مدينة صور [5].

وبذلك يعتبر الكتاب المقدس مصدرا هاما به معلومات تاريخية حول المدن الفينيقية، ترد به إشارات عن الديانة الكنعانية، وأخبار عن أساطيل الكنعانيين وتجارتهم وتقنياتهم ومهارات الحرفيين عندهم في ميادين المعادن والنسيج والعمارة؛ فحسب الكتاب المقدس، الكنعاني هو مُرادف للملاّح الماهر والمكتشف الحاذق والتاجر الناجح[6].

أما في اللغة اللاتينية، فالتاجر يُقابله (أومبوروس Emporos) أو (مركاتور Mercator) أو (البائع Negotiator)، في حين أن هذه المهن كلها متعلقة بالبحر (ماري Mare)، أي (تجار بحريون Negotiatores Navales)[7].

أما الإطار الجغرافي للدراسة فيتمثل في البحر الأبيض المتوسط خاصة الحوض الغربي منه، والذي اتصف بأنه بحر مقفل مما شجع شعوبه على ركوب البحر في عصر

1- الفيروز آبادي (مجد الدين محمد بن يعقوب)، القاموس المحيط، إشراف محمد نعيم العرقسوسي، لبنان، الرسالة، الطبعة السادسة، 1998، ص356.

2- عبد الباقي (محمد فؤاد)، المعجم المفهرس لألفاظ القرآن الكريم، بيروت، دار النفائس، (د.ت)، ص774.

3- سورة الأعراف، الآية 07.

* أحيرام (Hiram): أحد ملوك صور الذين ازدهرت في عهدهم صور حكم في الفترة ما بين (936 ق.م-870 ق.م) عاصر حكمه سلميان الحكم. أنظر: محمد الصغير غانم، التوسع الفينيقي، ص ص 25-28.

4- Pléide, La bible : Ancien testament : Ed.Gallimard, 1956, 02- Vols, (le récut des rius) سفر الملوك

5- الكتاب المقدس، بيروت، دار الكتاب المقدس، العهد القديم، سفر حزقيال، 2004 (3-9 ,XXVII)

6- Hubac (Pierre), Carthage, Paris, Bellenand, 1952, p36.

7- Gaffiot (Felix), Dictionnaire Latin-Français, Paris, Hachette, 1934.

مبكر، ومما يُشجع الملاحة في هذا البحر تقارب سواحله في أكثر من موضع وكثرة الجزر التي تنتشر في أرجائه، وأن البحر الأبيض المتوسط غنيّ بخلجانه وتعاريجُهُ التي تمثل موانئ لحماية السفن.

كل هذه العوامل ساعدت على قيام تبادل تجاري بحري في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، وأدت إلى ظهور تأثيرات حضارية ونمو فئات اجتماعية خاصة التجار والوسطاء والوكلاء وعمال البحر، خلال العصور القديمة كإطار زمني للدراسة بدءا بالفينيقيين وانتهاءا بالرومان.

دراسة نقدية للمصادر والمراجع الخاصة بالموضوع

أولا- المصادر الكلاسيكية

أ- المصادر الإغريقية

1- هوميروس (Homère) القرن الثامن قبل الميلاد

وهو شاعر ضرير، ينسب له مؤلفين شهيرين الإلياذة والأوديسا، وإلياذة هوميروس لا تحكي قصة حرب (طروادة Troie) كلها، إنما تسرد وقائع غضب (أخيل Achille) بطل الأبطال الإغريق في الحرب، وفتح طروادة وتدميرها، والحرب التي نشبت بسبب المنافسة على التجارة والسيطرة البحرية على جزر بحر إيجه وعلى سواحل الأناضول وشمال اليونان[1].

أما في الأوديسا وهي قصة الأبطال الإغريق بعدما غادروا (طروادة Troie) المُدمّرة، وجزء من الكتاب فيه وصفا للسفن، والصراع الذي لاقه هؤلاء الإغريق في رحلة عودتهم بحرا[2].

1- هوميروس، الإلياذة، ترجمة دريني خشبة، بيروت، دار العودة، (د.ت)، ص05.

2- Homère, Odyssée, traduction, de Victor Bérand, Paris, Brodard et Taupin, Imprimeur, 1963, V,X.

كما يتحدث "هوميروس Homère" في (الأوديسا l'odysée) في الكتاب الثالث عشر البيت السبعين عن دور المجدفين في قلب السفينة وبعد استراحتهم يتناولون غذائهم، وهو وصف دقيق لحياة البحارة في تلك العهود القديمة[1].

2- هيرودوت (Hérodote) حوالي (485–425 ق.م)

وهو من مواليد مدينة "هاليكارناسوس Halycarnase" وقد ورد في كتابة "التاريخ Histoire" الكتاب الرابع من الفصل 41 إلى الفصل 44 رحلات الفينيقيين البحرية، وورد كذلك معارفهم البحرية وسفنهم واستكشافاتهم وخبرتهم في علم الفلك [2] وتعاملهم التجاري مع الليبيين القدامى وغيرهم من الشعوب الأخرى.

3- توكوديدس (Tyucydide) (469 –400 ق.م)

هو مؤرخ له مؤلف حرب (البيلوبونيز)، ومن بين ما أشار إليه مؤلفه حاجة الأثنيين إلى القمح في هذه الحرب، ويصف السفن التجارية التي أتت بالمؤونة للأثينيين في عزّ وطأة هذه الحرب[3].

4- بوليبيوس (Polybe) حوالي (210–126 ق.م)

مؤرخ ينتمي إلى وسط أرستقراطي، وهو من مواليد (أركاديا Arcadia)، وقد تولى "بوليبوس" منصب قائد الخيالة ضمن التحالف الإغريقي الذي وقف ضد التوسع الروماني[4]، وفي مؤلفه "التاريخ العام"، يذكر في أحد أجزائه ميناء (تارنت Tarente) الذي كان يستقبل البضائع والسلع عن طريق البحر والآتية من كل بقاع البحر المتوسط،[5].

1- Id, Op.cit, XIII, 70.

2- Hérodote, Histoire, traduction en Français de : Larcher, Paris, Charpentier, éditeur, 1850, Liv, IV, 41-44.

3- Thycydide, Histoire de la guerre du peloponèse, traduction en Français de : Jean Volquin, Paris, Garnier, 1936, Liv, III, 2-4 (428 Av J.C).

4– السعدني (محمد)، حضارة الرومان منذ نشأة روما، القاهرة، العين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، الطبعة الأولى، 1998، ص194.

5- Polybe, Histoire générale, traduction en Français de : Felix Bouchot et Thuillier, Paris, Charpentier, 1847 et 1856, Liv, X, 1.

ويصور لنا (بوليبيوس Polybe) إبرام أولى الاتفاقيات بين قرطاجة وروما خاصة معاهدة سنة 306 ق.م والتي لم يتقبلها هذا الكاتب كونه مواليا للرومان في حربهم ضد القرطاجيين[1].

5- استرابون (Strabon) حوالي (65 – 25 ميلادي)

هو جغرافي عاش في بدايات القرن الأول الميلادي في مؤلفه "الجغرافيا"، وفي أحد أجزائه، يرد وصف للساحل الإيبري ومدينة (جاديرة Gadira) على أنها محطة تجارية (Emporium) وسوق للسلع والبضائع البحرية، حيث كانت هناك ورشات تجفيف السلمك[2].

6- أبيانوس (Appien d'Alexandrie) (حوالي 95-165 ميلادي)

هو مؤرخ تناول تاريخ قرطاجة، ويصف في مؤلفه "تاريخ الحروب الأهلية للجمهورية الرومانية"، وأرخ لتأسيس قرطاجة قبيل نشوب حرب (طروادة Troie)، وذكر المعارف الملاحية لليبيين والإيبيريين القدامى ومدى إتقانهم للعلوم البحرية[3]، كما قدم وصفا هاما عن مرفأي قرطاجة التجاري والحربي، وقد شبه قرطاجنة "بأنها تشبه السفينة الراسية"[4].

ب- المصادر اللاتينية

1- ديودورو الصقلي (Diodore de Sicile)

مؤرخ عاش في القرن الأول قبل الميلاد (90-20 ق.م) وقد ذكر لنا في موسوعته التاريخية قصة ملاحي السفينة "أرجو Argo" الذين أبحروا عابرين مضيقي (البوسفور Bosphorus) و(الدردنيل Dardania) ثم اجتازوا البحر الأسود.

1- Id, Histoires, 3, 22-25 : 3,26.

2- Strabon, géographie, traduction en Français de : A.Tardieu, Paris, Hachette, 1867, III, 4-2.

3- Appien d'Alexandrie, Histoire des guerres civiles de la républqiue romaine, traduction en Français de : J.Combes Dinons, Paris, Frères, Maume éditeur, 1808, Livm4m11.

4- غانم (محمد الصغير)، التوسع الفينيقي في غربي البحر المتوسط، الجزائر، دار الهدى، 2003، ص108.

وقد بلغوا الساحل الشرقي سعيا وراء ثروة الذهب، ولعلّ كان لهاته الرحلة الصدى الكبير عند الرحالة الفينيقيين والتجار خصوصا، وهذه الرحلة تبين مدى حرص الإغريق للحصول على الذهب[1].

2- تيتوس ليفيوس (Tite Live) (59–17 ق.م)

هو مؤرخ روماني ألف كتاب "التاريخ الروماني"، وهو من المؤرخين الذين تحاملوا ضد القرطاجيين والليبيين القدامى، فهو يورد في أحد أجزاء مؤلفه، أن السفن الحربية البونية استحوذت على السفن التجارية الرومانية التي كانت تحمل المؤونة المتجهة من ميناء (أوستيا Ostia) نحو القوات الرومانية بإسبانيا سنة 217 ميلادي[2].

مما يبين أهمية الحرب الاقتصادية في الحروب البونية التي جمعت قرطاجة ضد روما.

3- بلين القديم (Pline l'Ancien) (23–79 ميلادي)

مؤرخ روماني عاش في القرن الأول الميلادي، وهو صاحب كتاب "التاريخ الطبيعي"؛ وردت إشارات عن مينائي (أوستيا Ostia) و(بوزول Puzzolis) في عهد الإمبراطور كلوديوس(41–54 ميلادي)[3] ثم في كتاب لاحق يورد "بلينوس الكبير" أهمية منارة الإسكندرية التي شيدت في عهد الأسرة البطلمية في بداية القرن الثالث قبل الميلاد[4]، هذه المنارة التي ساعدت السفن التجارية والحربية في الملاحة الليلية [5].

4- فيجوس (Vegece)

عاش حوالي (400 ميلادي)، ويذكر لنا هذا الكاتب اللاتيني قوة الأساطيل البحرية الرومانية ومدى براعة الرومان في المنشآت البحرية[6].

5- فيتروف (Vitruve) (90–20 ق.م)

1- Diodore de Sicile, Histoire universelle, traduction en Français de : l'Abbé Terrasson, Paris, De bure éditeur, 1737, Liv IV, 17 (Jason - Argonantes).

2- Tite Live, Histoire romaine, traduction de : Eugène Lassère, Paris, 1949, Livre, 22,11.

3- Pline l'Ancien, Histoire naturelle (H.N), traduction en Français de : E.Littre, Paris, J.J.Dubocher le chevalier éditeur, 1850, Liv, 16, 76, 6.

4- Id, Op.cit, 36, 83.

5- Id, Op.cit, 36, 18, 1.

6- Vegece, traité de l'art militaire, traduction en Français de : Victor Develay, Paris, Corréant éditeur,1859, V, 1,3.

هو كاتب روماني عاش في القرن الأول قبل الميلاد، وقد وضع أساسيات هندسة الموانئ القديمة، فوضع قواعد تشييد المرافئ بحيث تكون محمية طبيعيا لتكون ملاذا لرسو السفن التجارية أو الحربية[1].

ومن خلال عرضنا لأهم المصادر الكلاسيكية (الإغريقية منها واللاتينية)، يتضح لنا أهمية هذه الكتابات القديمة؛ إذ تتضمن أعمالهم مواضيع مختلفة خاصة بالتجارة البحرية القديمة، إذ نجد بين ثنايا الكتبات مواضيع أخرى أسطورية وسياسية، لكن تتخللها شذرات ومعلومات اقتصادية والمبادلات المتعلقة بالتجارة وطرق ممارستها وأهم المحطات والموانئ، ونوع السلع والبضائع وغيرها من المواضيع الأخرى التي تمس بالتجارة البحرية القديمة.

ثانيا: المعطيات الأثرية:

تعد الآثار أحد أبرز المصادر المادية التي يمكن الرجوع إليها لدراسة الموضوع والتي من أبرزها مايلي:

1- النقوش اللاتينية:

إن النقوش اللاتينية حملت بين طياتها ملامح الحياة البحرية القديمة معلومات عن الأساطيل البحرية المرابطة بالموانئ وحياة الملاحين، وإهدارات ونذور للبحارة وأنواع السفن التجارية والحربية وغيرها من المعارف والمعلومات التاريخية المتعلقة بالتجارة البحرية القديمة[2].

2- علم المسكوكات:

تعد العملة من أبرز المصادر لما تحمله على وجهها من معطيات تاريخية ومعالم اقتصادية وتجارية؛ إذ تخبرنا عن حركية المبادلات التجارية القديمة، التي بدأت بالمقايضة،

1- Vitrure, De Architectura, traduction en Français de : Ch.L.Maufras, Paris panckouke, 1884, V,12.
2- Corpus Inscription latinarum, Edidit, thomas Mommsen. 1883 ; Inscriptiones Africae latinae. Callegit. 1883. Collegit., Pars III-supplementi inscriptionse Mauretaniae Miliaria et instrumentum. Edib.I.Schmidt, R.Cagnot et H.Dessau. 1904.

وحتى في زمن الصراعات والحروب كانت الشعوب والإمبراطوريات القديمة تتبادل عملتها[1].

وبالتالي تعتبر النقود من المصادر الهامة التي يمكن الاعتماد عليها من الناحية التاريخية، فضلا عن دورها التجاري والاقتصادي.

الأمفورات (Amphores)

إن دراسة الأمفورات (الجرارAmphores) يعد مصدرا من مصادر التاريخ التجاري والاقتصادي على حد تعبير الباحث في علم الآثار البحري "أندري تشيرنيا–André tchernia" فالجرار والأمفورات والمنتجات الفخارية اعتبرت من أهم عناصر الحرف القديمة، والتي تقدم للباحث الكثير من الإشارات التاريخية الهامة أولها التجارة البحرية[2].

ومن خلال دراسة الأمفورات ومحتوياتها يكتشف الأثارون نوعية السلع ومسارات التجارة البحرية القديمة وطبيعة المبادلات بين ضفتي البحر الأبيض المتوسط خلال العصور القديمة[3].

4- علم الآثار البحري (l'Archéologie sous marine)

يعتمد التاريخ التجاري القديم في تقدمه على نتائج الحفريات للعلوم المساعة مثل علم الآثار والنقوش، لكن تبقى الحفريات البحرية مهمة لفهم تنظيم التجارة البحرية في العصور القديمة[4].

لذا فإن علم الآثار البحري حقق نتائج هامة في حقل التاريخ الاقتصادي القديم، وأدى بدوره إلى ظهور علم حطام السفن (Science des épaves) فحطام السفينة يقدم في لحظة آنية صورة واضحة عن نوع التجارة وطبيعة البضائع، فعالم الآثار يستطيع تحليل معطيات التجارة البحرية على ضوء الحطام[5].

1- Soltani (A), Nouvel apport à la numismatique punique dans la collection du musée national des antiquités d'Alger, in, Africa Romana, XVII, Sevilla, 2006, Roma, 2008, p125-134, p.s.128.
2- Tchernia (A), les romains et le commerce, Naples centre camille jullian, Roma, 2011, po441 ;
 - Boudoux.J, les amphores du nord ouest de la Gaule, in R.A, 36, 1997, p214.
3- Pieri (D), productions et importations d'amphores dans le levant protobyzantin, rapports de fouilles du centre ville de Beyrouth, in B.A.A.L, (BAAL), I, 1996, p60-97.
4- Pomey (P) et Tchernia (A), la navigation dans l'antiquité, Aix en Provence, Edisud, 1997, p148.
5- Morel (Jean Paul), le commerce à l'époque hellénistique et romaine et les enseignements des épaves, Roma, Edizioni all'Insergna del giglio, 1998, p486.

ومما سبق نستنتج أن المعطيات الأثرية من نقوش مختلفة وعلم المسكوكات (النقود) والأمفورات (الجرار) ومعطيات واكتشافات علم الآثار البحري وعلم حطام السفن، تساهم في كتابة تاريخ التجارة البحرية في حوض البحر الأبيض المتوسط القديم.

ثالثا : الكتابات المعاصرة

لقد أفرد الباحثون المحدثون مؤلفات تناولت موضوع التجارة البحرية، نذكر نماذج منها اعتمدنا عليها في بحثنا، فهذا الباحث "باتريس بومي Patrice Pomey" و"أندري تشيرنيا André Tchernia" رفقة باحثين آخرين وضعوا عملا موسوعيا والموسوم "الملاحة في العصور القديمة" ورغم ضخامة العمل وجدية النتائج المتوصل إليها من خلال تقارير الحفريات البحرية، إلا أن المؤلفين تجاهلوا تماما الملاحة الفينيقية والبونية، وهذا الإعطاء السبق التاريخي للإغريق والرومان متجاهلين أن أول أمة بحرية خرجت من أرض فينيقيا، وذلك ما ينقص ويُعيبُ هذا العمل الموسوعي [(1)].

فيما يعتبر الباحث (فرانسوا دوكري François Decret) صاحب كتاب والموسوم "قرطاجة أو إمبراطورية البحر"، فالعمل يسترد الأسبقية التاريخية للفينيقيين ثم القرطاجيين في البحر وإسهام البونيين في الملاحة البحرية القديمة، ضمن عمل أكاديمي جاد وموثق بقائمة مصادر ومراجع غنية ومتنوعة[(2)].

كما أن المؤرخ "باسكال أرنو Arnaud Pascal" فقد تناول بالدراسة (الطرق البحرية القديمة– المسار البحري في البحر الأبيض المتوسط) من خلال اهتمامه بالمسارات البحرية التجارية في العصور القديمة في حوض البحر الأبيض المتوسط[(3)]، أما الباحث البلجيكي "ميتلاند E.Maitland" فقد أبرز من خلال مؤلفه الموسوم (التجار الأوائل في البحار القديمة) دور الفينيقيين في الملاحة القديمة ونشأة الطرق البحرية التجارية الأولى في التاريخ وإسهام

1- Pomey (P) et Tchernia (A), La navigation dans l'Antiquité, Aix-En-Provence, Edisud, 1997.
2- Decret (F), Carthage ou l'empire de la mer, Paris, Seuil, troisième édition, 1977.
3- Arnand (p), les routes de la navigation antique, itinéraire en Méditerranée, Paris, Errance, 2005.

الفينيقيين ثم القرطاجيين فيها، ودور الموانئ الفينيقية في بعث التجارة البحرية مع باقي المناطق[1].

دون أن ننسى مؤلفات "موسكاتي سباتينو Moscati Sabatino"، وخاصة كتابه "إمبراطورية قرطاجة Imperio Cartagino" والذي يبرز فيه السبق التاريخي للفينيقيين في الملاحة والتجارة البحرية فضلا عن علوم أخرى[2].

يضاف إلى هذه الدراسات، مؤلفات متخصصة مثل المقالة المطولة والموسومة "بحرنا Mare Nostrum" لمؤلفه "ميشال ريدي Michel Rougé" وهو عمل ضخم خصص للبحرية الرومانية على غرار البحرية الحربية[3]، فضلا عن الدراسة المتخصصة لـــ"جون روجي Jean Rougé" والموسومة بـــ "أبحاث حول تنظيم التجارة البحرية في عهد الإمبراطورية الرومانية" وقد أفادتنا هذه الدراسة خاصة فيما يتعلق بالتنظيمات القانونية للتجارة مثل القرض البحري وفوائده، وعُمّال التجارة سواء الذين كانوا يعملون في الموانئ على غرار الحمّالين وبنائي السفن أو الذين كانوا يعملون على ظهر السُفُن وتعرضه لأنواع السفن المختلفة التي عرفها الرومان والمنشآت المحلقة بها[4].

بالإضافة إلى الدراسة المتخصصة والجديدة "لأندري تشيرنيا André Tchernia" حول "الرومان والتجارة" وهو باحث يعتمد على نتائج وتقارير حفريات "علم الآثار البحري L'Archéologie sous marine" ويبحث على وجه الخصوص في موضوع "تجارة الأمفورات Amphores"[5] كمصدر من مصادر التاريخ الاقتصاي والتجاري القديم، وله أيضا عدة مقالات حول تنظيم التجارة البحرية في العالم الروماني[6].

بالإضافة إلى المقالة التي تتناول "الحمولة القصوى للسفن التجارية الرومانية" في المجلة المتخصصة "Archaenantica" لصاحبها "باتريس بومي" والتي يتناول فيها الحمولات

1- Mainttand (A), Les premiers marchands des mers, Neederland, Time-Life, 1972.
2- Moscati (S), L'empire de Carthage, Paris, Ed, Méditerrannée, 1996.
3- Reddée (M), Mare Nostrum, in B.E.F.A.R, 260, 1986, p 05-737.
4- Rougé (J), Recherche sur l'organisation du commerce maritime en Mediterranée dans l'empire romain, Paris, Imprimerie Nationale, Paris,1957, (thèse de Doctorat).
5- Pline l'Ancien, H.N.,6,82 : Gaffiot (F), Dictionnaire Latin-Français, Paris, Hachette, 1934, p1677.
6- Tchernia (A) , les romains et le commerce, Naples, Centre Jean Bérand, 2011.

والمساوات التي كانت تسلكها السفن التجارية الرومانية[1]، بالإضافة إلى أعمال ودراسات أخرى.

رابعا: الإشكالية والمنهج

إن تناولنا لهذا الموضوع يطرح علينا الكثير من الإضكاليات، لعل أهمها، كيف يمكننا معالجة هذا الموضوع، وتوضيحه من كل الجوانب، ومن أجل ذلك سوف نحول طرح الإشكاليات التالية وهي:

ما هو دور المستوطنات في التجارة الفينيقية؟

وما هو دور التجارة الفينيقية في خلق المستوطنات الفينيقية والقرطاجية؟. وهل كان الصدام بين القرطاجيين والإغريق لأسباب سياسية أو للاستحواذ على مناطق النفوذ التجارية؟

وهل يمكن اعتبار الحروب البونية (264 ق.م-146 ق.م) حربا سياسية أم مجابهة اقتصادية وتجارية للاستيلاء على مناطق النفوذ التجارية في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط؟

وكيف تحول الرومان من أمة مزارعة إلى إمبراطورية تجارية تجوب سفنها كل أرجاء العالم القديم. فكما جاء في كتاب "تاريخ البحر" للباحث "جاك أتالي J.Attali" الصفحة 69 "من يتحكم في البحر يسيطر على التجارة ومن يتحكم في التجارة يهيمن علم العالم".

تلكم هي جملة من التساؤلات والإشكالية العامة للبحث والتي سنحاول الإجابة عنها، عبر منهج تاريخي وصفي يتلائم وطبيعة الموضوع الصعبة والمتشعبة، وذلك لقلة الدراسات التي تناولت موضوع التاريخ التجاري والاقتصادي القديم.

1- Pomey (P), et Tchenia (A), le tonnage maximum des navires de commerce, in, Archaenautica, 2, 1978, p233-251.

ولا يمكننا كباحثين الفصل بين التاريخ التجاري القديم عن التاريخ السياسي، فالعديد من الحقب التاريخية، اختلط فيها على المؤرخين الجانب الاقتصادي التجاري والجوانب الأخرى كالسياسي والدبلوماسي مثلا، فكل جانب يكمّل الآخر.

خامسا: المنهجية والخطة

ومن أجل دراسة هذا الموضوع، قسمنا بحثنا وفق المادة العلمية المتحصل عليها إلى **مقدمة وتمهيد** يتضمن أهمية التجارة في منظومة الاقتصاد القديم، والتجارة القديمة وإسهام الملوك القدامى فيها ثم دور السفينة كأداة في تنشيط االتجارة البحرية القديمة، ومدى مساهمة التجارة البحرية الفينيقية كرائدة في هذا المجال، وتوسعها شرقا وغربا لأعرج على العلوم المساعدة في الاقتصاد التجاري القديم ممثلا في علم الآثار البحري وعلم حطام السفن في دفع تطور الدراسات الحديثة حول التجارة البحرية.

وقد قسمت البحث إلى بابين:

الباب الأول والموسوم التاريخ السياسي يتفرع إلى فصلين، **الفصل الأول** والذي عنوانه "الفينيقيون في البحر الأبيض المتوسط" باعتبارهم الأمة الأولى البحرية في التاريخ، وتناولت في هذا الفصل أصول الفينيقيين، وعرجت على الرقعة الجغرافية للنشاط التجاري ألا وهي البحر الأبيض المتوسط الذي كان منذ عصور غابرة مسرحا للنشاط التجاري لكل الشعوب القاطنة على ضفافه ثم الحضور الفينيقي في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط والتوسع التجاري والمستوطنات الأولى للفينيقيين.

أما **الفصل الثاني** والموسوم تأسيس إمبراطورية قرطاجة، فقد تعرضت فيه لنشأة قرطاجة من حيث التأصيل التاريخي ثم تناولت بالدراسة تاريخ الإغريق وتوسعهم التجاري بالحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط وما نتج عنه من صراع قرطاجي إغريقي لأسباب سياسية وتجارية حول مناطق النفوذ التجارية نتيجة توسعات قرطاجة في حوض المتوسط والسعي لكسب أكبر قدر من المستوطنات التجارية ثم دخول قرطاجة لاحقا في صراع حربي وسياسي ضد الرومان، لكن هذا الصراع جوهره تجاري واقتصادي بحث.

وانتقلت إلى مرافق قرطاجة التجارية ومنه الميناء كمنشأة مهمة في النشاط الاقتصادي والتجاري لدى القرطاجيين وعلاقة قرطاجة بموانئ الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط والمعاملات التجارية التي كانت سائدة بين القرطاجيين وعالم حوض البحر الأبيض المتوسط القديم.

ثم جئت إلى **الباب الثاني** والموسوم التاريخ التجاري، وفي **فصله الأول** والذي عنوانه التجارة البحرية في حوض البحر الأبيض المتوسط، فقدر درست من خلاله التجارة البحرية في بلاد المغرب الدقيم ودور الليبيين في المجال البحري خلال العصور القديمة، وحاولت الإجابة عن إشكالية هل عرف الليبيون البحر قبل وصول الفينيقيين ومدى تعاملهم وتعاطيهم للتجارة البحرية في العصور الأولى للتاريخ القديم، وتاريخ التجارة النوميدية القديمة دور الملوك النوميد والمور في تنشيط وازدهار التجارة البحرية عبر تجارة الحبوب والزيت والحيوانات كنماذج لهذه التجارة.

والتجارة لا تقوم بدون معاملات خارجية، فكان لابد التعرض للعلاقات التجارية بين بلاد المغرب القديم وحوض البحر المتوسط الغربي مع جزر البليار وإيطاليا وإيبيريا وغاليا كمناطق الجوار الجغرافي لبلاد المغرب القديم.

ثم عالجت التجارة القديمة ومدى التكامل بين الخشب والمعدن في بناء السفن والمخاطر الطبيعية والبشرية التي كانت تعترض مسار التجارة البحرية القديمة، وحاولت إلقاء الضوء على الطرق والمسالك البحرية للتجارة القديمة.

أما **الفصل الثاني** والموسوم بالرومان والإبحار في الحوض الجنوبي للبحر الأبيض المتوسط، وكبداية لهذا الفصل الأخير تعرضت بالدراسة للحضور الروماني في حوض البحر الأبيض المتوسط، ومدى اهتمام الرومان بالتجارة البحرية لذا سنوا تشرعات تضمن لهم التموين بالقمح سدا لحاجة شعب روما أو بما تسمى الأنونة، ولضمان وصول شحنات الحبوب وغيرها من البضائع اهتموا بصناعة السفن وتطويرها وعمدوا كذلك لوضع المرافق اللوجيستية لذلك فأنشأوا ووسعوا الموانئ، وخلقوا مسالك وطرق بحرية لتنويع وإراداهم وتحقيق رفاهية حكام وشعب روما والولايات الإيطالية الأخرى. فتحول الرومان من مزارعين إلى أمة تجارية بامتياز.

ثم حاولت دراسة السلع التجارية من خلال نماذج أنواع من التجارة، كتجارة الزيت والقمح والخمر ثم المتاجرة بالعبيد وهي نماذج من تجارة بحرية رومانية واسعة ومتنوعة.

وأخيرا **خاتمة** تضمنت أهم نتائج الدراسة.

ولا يسعني في الأخير إلا أن أشيد هنا بالدكتور بن عبد المومن محمد الذي أشرف على مراحل إعداد الأطروحة، فكان خير موجه وخير ناقد وبذل قصارى الجهد والنصح المشكورين، ولم يبخل عليّ بالملاحظات العلمية الوجيهة والتصويب العلمي.

كما أشكر كل عمال "مركز كاميل جوليان بإكس أون بمارسيليا وموظفي مكتبة التوثيق الاجتماعي والاقتصادي بوهران(CDES)، وكل من ساعدني من قريب أو بعيد في إنجاز هذا البحث.

التمهيـد

أولا: أهمية التجارة في منظومة الاقتصاد القديم

ثانيا: التجارة القديمة في خدمة الملوك

ثالثا: دور السفينة في التجارية البحرية

رابعا: السفن التجارية الفينيقية

سادسا: العلوم المساعدة في الاقتصاد التجاري القديم

1- علم الآثار تحت الماء L'Archéologie sous marine

2- علم حطام السفن Sciences des épaves

أولا: أهمية التجارة في منظومة الاقتصاد القديم

نستهل موضوع التمهيد بالتساؤل التالي: ماهو دور التجارة في تاريخ الاقتصادي في العصور القديمة؟

إن العديد من المؤرخين المحدثين ركزوا في أبحاثهم بخصوص الاقتصاد الإغريقي والروماني، ومن دراسة العديد من المصادر الأدبية القديمة، وقد لاحظوا ظاهرتين أساسيتين تراكم الثورة التجارية، وحركة الإنتاج الاقتصادي، وقد شهدت حركة التبادل التجارية، وخاصة في عهد "بيركليس Périclès"[1] حيث نمت الزراعة والصناعات الحرفية والتجارية، هذا النشاط الأخير الذي انخرط فيه المواطنون الأحرار والعبيد على حد سواء. وظهر أيضا ما يعرف بالقرض البحري [2].

ولقد قامت التجارة البحرية القديمة على أسس قوامها البحر والسفينة والحمولة، فتصريف حمولة البضائع الهائلة كان لا يتأت إلا عن طريق البحار، فالسفن هي المؤهلة لتصريف البضائع خاصة القمح نحو الموانئ البعيدة[3].

كما أن الموانئ القديمة كانت تشكل الفضاء المفضل عند التجار القدامى، أين كان يتم تبادل المعلوات بين التجار فيما يخص الأسعار مع شركائهم من البلاد الأخرى، ووضعية الأسواق (Mercati) مما يساعد التجار لتحقيق الأرباح في معاملاتهم التجارية[4]. بما يسمى آنذاك الدياقما(Deigma)* البورصة حاليا.

كما وتعد التجارة ركيزة للتطور في العصور القديمة، فحسب ما ورد في جغرافية "سترابون Strabon"، إذ يصف البضائع الوافدة من البلاد البعيدة مثل الدانوب والهند(India) وسوريا(Syria) وبلاد أخرى جلبت الرخاء لفينيقيا(phenicia) وبلاد الإغريق[5].

1- بريكليس (Périclèse) حاكم أتينا سنة 462 ق.م، وساهم في تعزيز مكانة المدينة أثناء حروب البيلوبونيز. أنظر: طقوش (محمد سهيل)، موسوعة الحضارات القديمة، بيروت، دار النفائس، 2011، ص517.

2- Théophraste, les caractères, traduction en Français de : Marie paule Loicq-Berger, 2002, Liv23,2,7. ثيوفراست كاتب إغريقي له كتاب "الطباع" عاش حوالي (372–288 قبل الميلا) (crédit-creditus).

3- Etienne (R), phortia, Rennes, Presses universitaires de rennes, 2016, p17-21.

4- Virlouvert (c) et autres, la culture maritime dans l'antiquité, 1, in MEFRA, 110, 1998, p07-192.

* الدياقما (Deigma) البورصة حاليا، أنظر: Darember (ch) et Saglio (E), p448-449

5- Strabon, géographie, 16,1, 27.

وساهمت التجارة البحرية –على وجه الخصوص– في إنشاء المستوطنات التجارية في البقاع البعيدة والتي أصبحت آهلة بالسكان، وسمحت بتحقيق العبور البحري أو البري، ومن ثمة خلق الأسواق[1].

ولا يخفى عنا أن ظهور العملة والتعامل بها بين الشعوب القديمة[2]، فتحولت المعاملات التجارية من المقايضة إلى ضرب العملة والتعامل بها، والعملة (النقود القديمة) تفيدنا بمعلومات مفيدة للمؤرخ، فتغير قيمة الذهب بالنسبة للفضة في ضرب العملة من شأنه أن يبرز للعيان المشاكل السياسية والاقتصادية؛ ففي النصف الأخير من القرن الخامس قبل الميلاد ضربت العملة في صقلية (Sicilia) بمقدار 13 مقابل 1، ويدل ذلك على انخفاض الذهب بالنسبة للفضة، وبالتالي كانت صقلية اليونانية تتعاملة مع صقلية القرطاجية؛ إذ كانت تجلب منها معدن العملة وهي الفضة المستوردة من إسبانيا (Hispania)[3].

ثانيا: التجارة القديمة في خدمة الملوك والحكام

في مصر القديمة، وفي عهد الفراعنة الأوائل، كانت المبادلات تتحكم فيها الإدارة الملكية المركزية وشكلت التجارة آنذاك أداة سياسية قوية، ففي عهد الإمبراطورية الحديثة (1570–1080 ق.م)[4] كانت الصادرات والواردات بيد الوكلاء التجاريين يشتغلون لحساب الفرعون أو كنهة المعابد، فالملوك الفراعنة امتلكوا أسطولهم التجاري الخاص بهم[5].

1- Id, Op.cit, 16, 4, 21.

2- De churruca (J), le commerce comme élément de civilisation dans la géographie de strabon, in, revue internationale des droits de l'antiquité, XLVIII, 2001, p41-56.

3- Sencyer (M), l'expansion phénico-punique dans la méditerranée occidentale, in, Actes du 2e congrès international d'étude des cultures de la méditerranée occidentale, II, Alger, SNED, 1978, p14-20.

4- شارن (ش)، حضاة مصر الفرعونية، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية (د–م–ج)، 2009، ص20.

5- Yoyotte (J), Dictionnaire de la civilisation égyptienne, pp 65-66.

كما يفيدنا التاريخ عن تشجيع ملوك "أوغاريت Ougarit" للتجارة، إذ نجد في "عقد Contractum" ملكي يعودي إلى حوالي 1400 قبل الميلاد، وفيه إشارة صريحة في نصه إلى إعفاء رجل م ن "الضرائب" على سفنه القادمة من "كريت Critius" **(1)**.

وتخبرنا الحوليات التاريخية أن العامل "يوبا الثاني" (25 ق.م-23 ميلادي) تزوج من "كليوباترا سليني Cléopatre Selène" ابنة كليوباترا السابعة ملكة مصر في سنة 19 ق.م ثم عقد قر انه على "غرافيرا Graphyra" اليونانية، فتعززت مكانة مملكته تجاريا وثقافيا **(2)**.

ويعتبر تدمير قرطاجة سنة 146 ق.م بمثابة حدث يتضح فيه علاقة التجارة بالسياسة، إذ أن تدمير قرطاجة سمح لروما تحقيق مكاسب اقتصادية وتجارية، وفي نفس الوقت سياسية، إذ أصبح حوض البحر المتوسط بحيرة رومانية خالصة، والتي سميت بـــ"بحرنا-Mare Nostrum"**(3)**.

ويؤكد لنا الباحث الفرجاوي أن تجار مدينة "صور Tyr" الفينيقية سرعان ما تحولوا إلى أمراء نتيجة ثروتهم المتأتية من التجارة البحرية، والبعض الآخر أصبح من ملاك الأراضي الخصبة **(4)**.

أما في اليونان القيمة، فكان الحكام وطبقة الأثرياء والتجار الكبار هم الذين يحظون بالتصويت والانتخاب ودخول عالم السياسية حسب أرسطو **(5)**؛ فالبحر هو الذي أدخل طبقة التجار إلى مجالس الحكم اليوناني القديم.

ثالثا: دور السفينة في التجارة البحرية

1- ساكز (ه)، عظمة بابل، ترجمة د.عامر سليمان، باريس، 1979، ص320.

2- Gaïd (M), Aguellids et Romains en Berbèrie, Alger, OPU, 1985, p101.

3- Redé (M), Mare Nostrum, les infrastructures, le dispositifi et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain, in, B.E.F.A.R, 260, 1986, p05-737.

4- Ferjaoui (A), perception de la mer par les phéniciens et les puniques à travers leur expansion en méditerranée, in, Africa, serie, reppal, XI, Tunis institut national du patrimoine, 1999, p87-94.

5- Aristote, politique, II, 11 traduction Française de : J.Aubonnet, Paris, Hachette, 1960, p1972-1973.

إن التجارة القديمة كانت مرادفة في كثير من الأحيان لكلمة بحر؛ فالمصطلح كان يعني YM أو "يام–yam" وهي كلمة معروفة في اللغات السامية القديمة[1]؛ فاللفظ "Ym" "يام–yam" بحر قد وجدت في نقيشة فينيقية في مدينة "جبيل Byblos"[2].

فهذا المسطح المائي "البحر أم اليم" عُدّ وسيلة التنقل المفضلة عند الفينيقيين وقبلهم المصريون القدامى، إذ يرد مصطلح "أني–Any" أو "أنيات –aniyath" ولقد وجد في الحوليات المصرية القديمة للفرعون امنحوتب الثالث "Aménophis III" (1405–1367 ق.م) [3] والذي يعني البحر وذلك حوالي القرن الرابع عشر قبل الميلاد، باللغة الأشورية البابلية[4].

وبالتالي كانت السفينة الوسيلة الناجعة؛ إذ أن القوارب التجارية كانت في قلب المبادلات، والتي عرفت جملة من المعيقات الطبيعية كالعواصف البحرية أو عمليات القرصنة، لذا شهدت عملية بناء السفن تحسينات فيما يخص –الهندسة البحرية–، ففي النصف الثاني من الألفية الثانية، شهدت حركة تطوير بناء السفن قفزة نوعية، إذ تم التمييز بين السفن التجارية والسفن الحربية[5].

في حين شكلت الحمولة نقطة هامة في حركة التجارة البحرية القديمة، وهي نقطة تضم محتوى الحمولة التي كانت أساسا مكونة من القمح أو الزيت، والإغريق سموا الحمولة بمصطلح "فورسيا–phortia" [6]؛ أما المصطلح الحديث الوزن الطني le tonnage الحديث[7].

1- Hoftijzer (J), Dictionnaire des inscriptions sémitiques de l'ouest (D.I.S.O), p107.
2- Starcky (J), une inscription phénicienne de Byblos, in, mélanges de l'université Saint-Joseph, XLV, Beyrouth, 1969, p259-273.
3- Rachet (G), Dictionnaire de la civilisation égyptienne, Paris, Edition du club de France loisirs, 1998, p12.
4- Sznycer (M), témoignanges épigraphiques sur quelques aspects de la vie maritime dans le monde phénico-punique, in, Ve colloque international d'Avignon, 1190, Paris, 1992, p 267-275.
5- Pomey (P), la navigayion dans l'antiquité, Aix En Provence, Edisud, 1997, p60.
6- Hésiode, 631-643.
7- Nantet (E), Phortia, Op.cit, p17.

رابعا: السفن التجارية الفينيقية

إن موضوع السفن التجارية الفينيقية قد حظي بدراسات عديدة، غير أنه مازال غامضا في بعض جوانبه، لعدم دقة المادة التاريخية المتعلقة به.

ويعتقد أن مصر القديمة صنعت أواخر القرن السابع قبل الميلاد مراكب لها ثلاثة مجاذفن تم بفضلها عبور وادي النيل والبحر الأحمر وحوض البحر الأبيض المتوسط، حيث وجدت أثار مركب هرم "أوناس–ounas" حوالي 2415 قبل الميلاد، وهو آخر ملوك الأسرة الخامسة للدولة الوسطى في سقارة[1].

أما فيما يخص الفينيقيين، فهي أمة بحرية قديمة بلا منازحع، فقد ورد وصف للسفينة الفينيقية في سفر "حزقيال– Ezéchiel" وهو كالتالي:

"صور (Tyr) أنت التي قلت :

أنا كاملة الأوصاف.

تُخومُكِ كانت في قلب البجار

أتمّ لكِ البناؤون بهاءك

بنواحيزومك من سنوبر لبنان

واتخذوا لكِ شجرة من أرز لبنان ليُقيموا لك صارياً

مجادفُكِ صنعوها من فلين بيسان

جِسرُكِ من عاج منزّل في أرز جزر كتيم

شِراعُكِ من كتان مصر الجيد المطرّز وهو علمك

غطاؤك من أرجوان الوردي والأرجوان الأحمر أوتى بهما من جزر أليشا*.

جدّافُوكِ هم سكان صيدا وسكان أرواد

1– شارن (ش)، المرجع السابق، ص37.

"سقارة Saqqara"، موقع يقع غرب مدينة "ممفيس–Memphis" وبجنوب الجيزة، وسقارة تضم أقدم المقابر الملكية الفرعونية، أخذت اسمها من الإله المصري القديم "سوكاريس". أنظر: Rachet (Guy), op,cit, p234.

* أليشا أو أليسا: الاسم القديم لقبرص ثم أخذت التسمية اليونانية القديمة "كيبروس-Kyprus" أي أرض النحاس ومنه جاءت التسمية الحالية "قبرص-Chypre". أنظر: هديب (ح. غ)، أوغاريت مركز التجارة العالمي القديم، كلية الآدابن جامعة بابل بغداد، (د.ت)، ص10.

أمهر رجال سيمر كانوا ملاحين عندك

وبُعُول جبيل ورجالها المهرة كانوا يتولون ترميم أعطابَكِ"(1).

ونستشف من هذا الوصف، مدن الساحل الفينيقي التجارية، حيث ترد أسماء قديمة مثل بيسان (في سوريا الحالية) ومصر القديمة، وصيدا (Sidon) وجزيرة أرواد (Arwad) وحُبيل (Byblos). وكل هذه الظروف التاريخية، نشأ خلالها الأسطول التجاري الفينيقي الذي تمكن من التفوق وفرض حضوره وهيمنته. حتى جعل "بيلين القديم–Pline l'Ancien" يقول بأن "البونيون هم الذين اخترعوا التجارة"(2).

وجعل الباحث "دوكري –F.Decret" يصف "صور" بصفة "صور البحرية– Tyria Maria" وذلك كناية عن مدى سيطرة هذه المدينة على بحار العالم(3). ثم إن الملاّح الفينيقي يُحسن معرفة المسالك البحرية التي تقيه العقبات والعراقيل(4) مثل خطر القراصنة(5) أو العواصف والتيارات البحرية التي غالبا ما أغرقت السفن القديمة. فهذا "ديودور الصقلي– Diodore de Sicile" يصرح قائلا: "لقد عانى البحارة الفينيقيون من عاصفة بحرية لعدة أيام انتهت بهم اللجوء إلى إحدى الجزر"(6) والبحر الأبيض المتوسط أثناء العواصف البحرية إذ فقدت البحرية القرطاجية الحربية العديد من السفن التي تحمل على متنها الخيول والمعدات الحربية(7).

إن الخوف من العواصف والموت في البحار العميقة والتوجس من القراصنة، والوقوع في أيديهم والتحول إلى حالة الرق، فلجأ البحارة إلى الآلهة البحرية مثل "عشتار–

1- الكتاب المقدس، سفر حزقيال (XXVII، 3–9)

2- Pline l'Ancien, H.N., VIII, 57, 8-9.

3- Decret (F), Op.cit, p 44-45.

4- Pomey (P), l'Art de la navigation dans l'antiquité, in, Académie des inscriptions et belle lettres, Paris, 1997, p94 (pp 89-101).

5- Varenne (C), la piraterie dans la méditerrannée, représentations et insertion dans les structures économiques, Doctorat de l'université de Toulouses, 2 tomes, 2013.

6- Diodore de Sicile, v, 20,3.

7- ibid, XI, 20.

"Astarte" كإلهة حامية من أخطار البحر عند الفينيقيين، وإله البحر الإغريقي "بوسيدون-Poseidon"، إله البحار وحامي الملاحين والتجار[1].

وكان الفينيقيون يُحسنون الملاحة بفضل الاهتداء بالنجم القطبي، الذي سماه الإغريق باسم "فونيكس-Phoinix"[2].

ومعلوم أن الإغريق سمُوا نجم الشمال بـــ"النجم الفينيقي" اعترافا بفضل الفينيقيين في تيسير الملاحة ليلا.

فمن هم الفينيقيون؟ إنهم شعب كنعاني، و من الشعوب السامية القليلة التي مارست النشاط البحري والتجاري على أوسع، فقد هاجرت إلى منطقة الساحل الفينيقي شعوب البحر[3]، وقد استقرت في أنحاء متفرقة من الساحل الفينيقي[4].

ويروي "هيرودوت-Hérodote" عنهم أنهم شعب عرف المدينة حوالي القرن السابع والعشرين قبل الميلاد[5].

ويروي هيرودوت مايلي: "فيما وراء منطقة "جيرها- Gerrha" القريبة من الفرات وبابل نجد معابد شبيهة بتلك الموجودة بفينيقيا، وسكانها يقدمون ولائهم ويسمون بالأسماء الفينيقية[6]. أما المؤرخ "يوستين-Justin"[7] فيقول عن تأسيس "صور-Tyr" مايلي: "ربكوا سفنهم ونزلوا في موقع أسسوا فيه مدينة صورن وكان ذلك قبل سقوط "طروادة-Troie" ويواصل بقوله أن الفينيقيين بصور ينحدرون من أصل فينيقي والذين نزحوا من موطنهم

1- Fantar (M-H) Le Dieu de mer chez les phéniciens et les punique, Rome, Erma, 1977, p27-42.

2- هــ.ج.ويلز، موجز تاريخ العالم، ترجمة عبد العزيز توفيق جاويد، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1967، ص69.

3- شعوب البحر أو "رجال الشمال"، وهي قبائل هندو أوروبية هاجرت من حوالي 1200 قبل الميلاد، ونزحت من حوض الدانوب الأوسط، وأحدثت اضطرابا في منطقة الحوض الشرقي للبحر المتوسط وإيطاليا وثخوم مصر القديمة. أنظر: عبد اللطيف (أ. ع)، التاريخ اليوناني، بيروت، دار النهضة العربية، 1971، ص786.

4- غانم (م. ص)، التوسيع الفينيقي في غربي البحر المتوسط، دار الهدى في مليلة، الجزائر، 2003، ص58.

5- Hérodote, histoire, I-1 VII, 89.

6- Strabon, géographie, liv, 16,3,4.

7- Justin, histoire universelle (extrait de trogue de pompée), 2 vols, traduit par : J.pierrot et E.Boitard, Paris, panckouke, 1883, XVIII, 5-3.

الأصلي بجوار البحر السوري الداخلي، وذلك نتيجة الزلازل[1]. وبقي الفينيقيون أسياد البحار وهم يقطعون المسافات البحرية الطويلة على متن سفنهم السوداء [2].

وإذا عدنا إلى الأسطول الفينيقي يمكن القول أنه فرض هيمنة نتيجة مهارة النجارون الذين كانوا يحسنون بناء السفن، بحيث كان هيكلها متين ويساهم المسمار في تماسكها، ثم إن الملاح الفينيقي كان يحسن الملاحة في المسالك البحرية الجيدة، كما كان البحار الفينيقي يتصف بالمهارة والجرأة والطموح، استطاع القيام بأسفار طويلة عبر كامل حوض البحر الأبيض المتوسط[3]، كما كان يحسن المعاملات التجارية والمقايضة مع سكان البحر الأبيض المتوسط، فهذا "شبيه سكيلاكس Pseudo-scylax"*. يورد لنا هذا النص بقوله "سواحل صقلية والمحطات التجارية التابعة للفينيقيين، وحينما يصلون إلى جزيرة "كيرني– Cerné" التابعة لصقلية، تقوم السفن الفينيقية بالرسو هناك. ويحملون البضائع على الجزيرة يقومون بعملية المقايضة فيبيعون ويشترون"[4].

ويرى الباحث "دوسو–R.Dussaud" أن تجارة القوافل سابقة تاريخيا عند الكنعانيين على تجارة السفن البحرية[5]، فظهرت تقنية بناء السفن النهرية والتي ظهرت أولا في بحر "إيجه– MareAgeun"، وتدل أنماط السفن المنقوشة على الحجارة الإيجية على أن الصلة وثيقة بين السفن الفينيقية الأولى وبين السفن القبرصية، أي أن السفن الإيجية المتأخرة كانت شبيهة بسفن الفينيقيين، ومن ثم كان ظهور التجارة البحرية في فينيقيا متأخرا عن ظهور التجارة البرية[6].

1- Justin, XVIII, 1-2-4.
2- Homère, Odyssée, XV, 416-417.
3– فنطر (محمد حسين)، الفينيقيون بناة المتوسط، المغرب، منشورات توبقال، الطبعة الأولى، 1998، ص74–75.
* " شبيه سكيلاكس– Pseudo scylax": كاتب وجغرافي إغريقي قديم، عاش حوالي القرن الرابع ق.م، ورحلة سكيلاكس كانت في حوالي 338 ق.م و337 ق.م.
4- Pseudo-Scylax, Périple, traduction par : Jean-charles Parcelin, Debarle, éditeur, Paris, 1797, liv, 45.
5- Dussaud (R) Syria, XVII, 1936, pp.61 ; Schaeffer, (A) les fouilles de Raschamra, pp105-148.
6- Dussaud (R), Les civilisations préhelteniques, 1914.

ويُرجح عدم ظهور السفن الفينيقية إلا حوالي الألفية الثالثة إلى منتصف الألفية الثانية قبل الميلاد، كون أن الكنعانيين كانوا لا يزالون في جنوب "فلسطين– Philistaea"*، ولم يتحركوا شمالا، لكنهم عندما انتقلوا إلى سواحل "فينيقيا–Phoenicia" وجدوا المرفأ الطبيعي وغابات "لبنان–Libanus"(1)، فتم تقليد بناء السفن القبرصية(2).

وكحصيلة للحضور الفينيقي في البحر المتوسط خلال عدة قرون، يمكن القول أن ملامح الشعوب التي كانت تعيش على ضفافه تغيرت، وذلك لتأثير الظروف الاقتصادية والتجارية التي حملها الملاحون الفينيقيون، فكان من نتائج الحضور الفينيقي في غربي البحر الأبيض المتوسط هجرة الإغريق ونشأة المستوطنات، فهذا هيرودوت يورد لنا الحضور الفينيقي في بلاد "الإغريق– Graecia" واكتشافهم مناجم "تاسوس–Thasos" بقوله: "تقع مناجم الفينيقيين في ثاسوس بين بلدتي "أينورة–Ainyra" و"قوينورةCoinyra"(3). إذ فتح الفينيقيون ثم القرطاجيون في وجه الشعوب عديد المسارات البحرية، واستفادت هذه الأخيرة من العائدات التجارية لها وللامبراطوريات القديمة آنذاك، وبالتالي ظهرت ملاح الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، متفتحا على الشعوب المتوسطية القديمة دون إقصاء.

خامسا: العلوم المساعدة في دراسة التجارة البحرية القديمة

1- علم الآثار تحت الماء (l'Archéologie sous marine)

إن الحفريات البحرية التي نفذت منذ الأربعين سنة الماضية، سمحت بوضع جدول لحطام السفن الغارقة، ونشره الباحث "أنطوني باركر –A.J.Parker" سنة 1992، فضلا عن العمل الموسوعي الذي أنجزه "بومي بارتريس–P.Pomey"، والذي ألقى الضوء على

---

* فلسطين Philistaea: بلاد عاشت فيها القبائل "فيليستيا"، يعتقد أنهم كانوا من "شعوب البحر" واستقروا في ساحل فلسطين كما استوطنوا جزيرة كريت. أنظر: السواح (ف)، الحدث التوراتي والشرق الأدنى القديم، دمشق، منشورات علاء الدين، 2015، ص158.

1- Tacite, Histoire, traduit par : H.Goelzer, Paris, Gallimard, 1980, liv 56.

2- Février (J.G), L'Ancienne marine phénicienne et les découvertes récentes, Paris, Clio, I-II, 1949-1950, p128-143.

3- Hérodote, Histoire,VI, 42.

جوانب عديدة وغامضة تخص التجارة البحرية في العصور القديمة، وذلك استنادا إلى تقارير الحفريات البحرية[1].

فعلم الآثار البحري يدرس بقايا السفن الغارقة بما يسمى حطام السفن (Epaves)، فهذا العلم – الذي هو غائب في بلادنا– يمدّ المؤرخ بمعلومات حول السفن وتأريخ حطامها ونوعية حمولتها وسنة الغرق وكذا المسار البحري الذي سلكته تلك السفن، ويساهم في إماطة اللثام عن أمور غامضة تتعلق بالاقتصاد العتيق[2].

ويدرس علم الآثار البحري وضعية الموانئ القديمة وطاقة استيعابها لحمولات السفن التجارية، وعلى ضوء تنفيذ الحفريات البحرية الحديثة، أمكن لعلماء الآثار الكشف عن موانئ مطمورة وغارقة[3]، أضف إلى ذلك أن حكام السفن يساعد أيضا في توضيح نشاط المنشآت المرفأية القديمة وحركة دخول وخروج السفن التجارية في موانئ وسواحل عديدة في حوض البحر المتوسط[4].

وعندما نتحدث عن الآثار الغارقة بما فيها السفن التجارية أو الحربية، فنقصد بذلك التراث الثقافي المغمور بالمياه، أي المواقع أو القطع الأثرية (السفن) الواقعة تحت الماء، وقد عرفت "منظمة اليونسكو" بأنه: "جميع آثار الوجود الإنساني الذي ظل مغمورا بالمياه جزئيا أو كليا لمدة مائة عام على الأقل"[5].

ففي أواخر القرن التاسع عشر ميلادي، عثر على سفينتين تخصان الإمبراطور "كاليغولا–Caligula" (37–41 ميلادي) غارقتين في بحيرة نيمي (Némée) جنوب مدينة روما، وقد تم استخراج جزء من السفينتين ووضعهما في بيئة جافة ليدرسها الباحثون[6].

1- Pomey (P), et Tchernia (A), Le tonnage maximum des navires de commerce romains, in, Achalonautica, 2, 1978, p233-251 .
2- Nantet (E), Op.cit, p18.
3- Boëtto (G), le part vu de mer : l'apport de l'archéologie navale à l'étude des ports antiques, in, Balletino di archéologia, Vol.B, 2010, p112-128.
4- Id, Op.cit, p123-124.
5– إتفاقية اليونيسكو بشأن حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه، باريس، 2001، المادة 1، فقرة 1، ص11.
6– خليل (ع)، الآثار الغارقة بين المصطلح والمفهوم، الإسكندرية، مكتبة الإسكندرية، (د.ت)، ص04.

وبالتالي وبدءا من ستينيات القرن الماضي، ظهر مصطلح "علم الآثار البحرية Archéologie maritime" وهو أحد فروع علم الآثار العام، وهو أي علم الآثار البحري يتناول بالدراسة القوارب والسفن، وكل ما يتعلق بتصميمات وتجهيزات الملاحة، وكذلك المنشآت البحرية والساحلية المختلفة كالمراسي والموانئ وترسانات السفن، ودراسة النصوص والكتابات التي تناولت الملاحة والأنشطة البحرية عبر العصور[1].

2- علم حطام السفن (Science des Epaves)

ويُعدّ هذا العلم حديث النشأة ومكملا لعلم الآثار البحري. كما يعتبر قاع البحر الأبيض المتوسط اليوم حافلا بنماذج وأنواع مختلف حطام من المراكب التي غرقت نتيجة العواصف البحرية والمعارك الحربية منذ العصور القديمة. ولقد أماط فريق غوص فرنسي سنة 1952 اللثام عن سفينة تجارية غرقت في حوالي القرن الثالث قبل الميلاد أمام ميناء "مارسيليا–Massalia"، وكانت ملكا لتاجر روماني يدعى "ماركوس سبينوزا– Marcus Spinoza" الذي عاش في مدينة (ديلوس–Délos) [2] على إحدى جزر إيجه اليونانية، ووجد في هيكل هذه السفينة نحو أربعين جرة من أمفورات النبيذ، حمولة كل أمفورة 15 رطلا، وتمثل شحنة مرسلة لجالية يونانية عاشت في مارسيليا[3].

ولقد أفادنا علم حطام السفن القديمة، بعثور على مواقع أثرية قديمة بميناء "أوستيا –Ostie" والذي يورده "بلين القديم– Pline l'Ancien" في تاريخه الطبيعي بقوله: "...في الضفة اليسرى لميناء "أوستيا–ostia" أجرى الإمبراطور كلوديوس* قناة تتصل بالمرفأ

1– خليل (ع) نفس المرجع، ص09.

2– "ديلوس–Délos" وتقع في بحر إيجه، وأهم جزيرة قام بها حلف حمل اسمها في شتاء 478–477 ق.م تحت زعامة أثينا وحلف بحري ضد الفرس. أنظر: لطفي (عبد الوهاب يحيى)، اليونان، مقدمة في التاريخ الحضاري، بيروت، دار النهضة العربية، 1979، ص163.

3– عبد العليم (أ)، ثروات جديدة من البحار، القاهرة، دار الكتب العربي، 1967، ص213.

*كلوديوس Claude: إمبراطور حكم في الفترة (41–54 ميلادي) ولد سنة 10 ق.م بمدينة ليون وهو شقيق جرمانيكوس وعم كاليغولا. أنظر : Petit (p), le haut empire, Paris, Seuil, p90.

الثاني "بوزولوس– Pouzzoles"[1]، وهذا المرأف الذي فاق بشهرته كل موانئ البحر الأبيض المتوسط بحوضيه الشرقي والغربي[2].

فعلم حطام السفن يعطينا أو يفيدنا بصورة دقيقة بنوعية التجارة البحرية الممارسة، مثل حطام الجرار الكبيرة أو بما تسمى (Epaves à dolia)[3].

وعن تاريخ الاكتشافات، نذكر في الصدد الاكتشاف الهام لعالم البحار "جاك إيف كوستو –J.Yves Cousteau" الذي عثر أول حطام لسفينة رومانية تعود للقرن الثاني قبل الميلاد وعثر في هيكل السفينة ألفي أمفورة[4]، فضلا عن حطام أقدم سفينة تجارية فينيقية في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، والذي عثر عليها بموقع "قوزو–Guzo" بجزيرة "مالطا–Cercine"[5] في حملة استشكافية في سنة 2014، ويعود حطام السفينة لنهاية القرن 9– التاسع قبل الميلاد، وقد تم الكشف عن هذا الحطام بفضل التقنيات المتطورة المستخدمة وإسهـــام خبراء وعلمـــاء آثـــار البحر، وهم "جون كريستوف سوريسو– J.C.Sourisseau" و"تيموتي قامبان–T.Gambin" من جامعة مالطا والبعثة الأثارية من تنفيذ مركز كاميل جوليان بمارسيليا بإكس أون بروفانس[6].

وعلم حطام السفن القديمة، فضلا عن ذلك يبين حجم المبادلات التجارية القديمة بين موانئ البحر الأبيض المتوسط وحجم ونوعية التجارة البحرية، وتجارة المساحلة على وجه الخصوص[7].

1- Pline l'Ancien, H.N., 16,6.

2– المحجوبي (ع)، البلاد التونسية في العهد الروماني، تونس، أثار للنشر، 2016، ص58.

3- Morel (J. P), le commerce à l'époque Hallénistique et romaine et les enseignement des épaves, in, Archéologie Subacquea, 1982, p485-520.

4- Lyndel (V –p), la guerre des amphores, le pillage des épaves anciennes, comment y mettre fin ? in A.S, 40, Paris, 1987, p25-26.

5– كيركينCercine ، مالطا حالية، وهي أول الجزر والغير بعيدة عن "سيراكوزا–"، كيركين والزاخرة بالعديد من الموانئ وسكانها في مجلمهم فينيقيون يتاجرون مع الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسطن ولديهم مخازن السلع البحرية بالجزئية". أنظر نص ديدور الصقلي: Diodore de Sicile, Histoire universelle, Liv,5,9.

6- Sourisseau (J-C) et Timothy Gambin, Découverte du plus ancien navire de commerce phénicien à Malte, grâce à l'alliance de l'archéologie et l'informatique, Aix Marseille université- CNRS, 2014, p01-02.

7- Pomey (P) et Long (L), les premiers échanges maritimes du Midi de la Gaule du Vie au IIIe siècles av J.C à travers les épaves, in, E.M, 3, 1992, p189.

ونخلص إلى القول أن دراسة التجارة البحرية القديمة عرفت دفعا كبيرا، واكتشاف حقائق تاريخية تتصل خصوصا بحجم المبادلات التجارية ونوعية التجارة مما يميط اللثام عن الاقتصاد في العصور القديمة، وهذا بفضل مستجدات علم الآثار البحري، والإثنوغرافيا البحرية وعلم حطام السفن، وهي علوم مساعدة للباحث والمؤرخ وعالم الاقتصاد العتيق.

التاريخ السياسي

الفصل الأول: الفينيقيون في غرب البحر الأبيض المتوسط

الفصل الثاني: الملاحة البحرية القديمة

الفصل الثالث: تأسيس إمبراطورية قرطاجة

الفصل الأول

الفينيقيون في غرب البحر الأبيض المتوسط

1- الأصول

2- البحر الأبيض المتوسط مسرح للنشاط التجاري

3- الرحلة إلى الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط

4- الحضور الفينيقي في غرب البحر الأبيض المتوسط

5- المستوطنات الفينيقية في ايبيريا وصقلية

6- العلاقة المزدوجة بين التجارة والاستيطان

7- أهم المحطات الفينيقية

الفصل الأول: الفينيقيون في غرب البحر الأبيض المتوسط

1- الأصول

لا بد لنا أن نتعرف إلى هذا الشعب السامي الذي جاب البحار طلبا للثورة وبحثا عن المعادن النفيسة أينما وجدت فمن هم الفينيقيون؟ وما هي أصولهم؟

اختلف الكتاب القدامى والمحدثين حول الفينيقيين، فقد اعتبرهم "هيرودوت Hérodote" مهاجرين من سواحل البحر الإريتيري[1]، كما أشار "سترابون–Strabon" إلى وجود معابد ومدن في منطقة الخليج الفارسي والتي تتشابه مع مثيلاتها على الساحل الفينيقي[2]، فيما رأى "جوستين–Justin" أنهم نزحوا إلى "لبنان–Libanus" عن طريق البحر الميت بعد حدوث زلزال في موطنهم الأصلي[3]، أما "فيلون الجبلي–Philion de Byblos"[4] فيرى أن موطنهم الأول هو لبنان[5]، كما بين موسكاتي (Moscati) أن الفينيقيين قبائل مختلطة من الآراميين والفلسطينيين والعبرانيين وحدتهم الطبيعة الجغرافية[6].

ويُرجَّح أغلب المؤرخين أنهم قدموا مع الهجرات السامية[7] من شبه الجزيرة العربية (Arabia) بداية من عام 3130 قبل الميلاد[8] ويستدلون على ذلك بحمل الفينيقيين لأسماء مركبة مثل عبد ملقرت (أي عبد الإله ملقرت) وعبد أشمن (أي خادم الإله إشمون) وجميع الأسماء التي من هذا النوع تعود إلى أصل يمني[9].

1– البحر الأرتيري وقصد به البحر الأحمر والمعروف بالاسم القديم Erastosthène
Strabon, Géographie, Liv, 14,4..

2- Ibid, 16,3,4

3- Justin, op.cit, XVIII, 33.

4– فيلون الجبيلي (Philon de Byblos) مؤرخ ينتمي إلى مدينة جبيل كتب في الحضارة الفينيقية. أنظر:
Fantar (M.H), Carthage, approche d'une civilisation, tome 2, Tunis, 1993,, p275.

5– عبد مرعي، فيلون الجبلي، دمشق، دار الأبجدية للنشر ، 1997، ص09.

6– موسكاتي (س)، الحضارة الفينيقية، ترجمة نهاد خياط، دمشق، دار الغرب للطباعة، 1988، ص20.

7– أبي فاضل وهيب، لبنان في مراحل تاريخية الموجز، بيروت، مكتبة أنطوان، ط2، 2004، ص15.

8– محمود الأمين، الكنعانيون الشرقيون، طرابلس، مركز جهاد الليبيين للدراسات، 1969، ص.ص 10–12.

9– ديورانت ويل، قصة الحضارة، الجزء الثاني، ص310.

ولقد توحدت هذه القبائل الكنعانية التي وفدت إلى "سوريا–Syria"، أين وجدت المكان المناسب لاستقرارها واستيطانها على الساحل السوري وعلى شواطئ البحر الأبيض المتوسط والتي تعرف تاريخيا ببلاد "فينيقيا– phonenicia"[1].

إن شواهد الكتاب المقدس تشير إلى إشارات تاريخية تقر الأصل الواحد للكعنانيين والفينيقيين، وهذه النظرة يذهب لنا جملة من الباحثين[2].

فالكنعانيون والفينيقيون الذين سماهم الإغريق القدامى والذين اشتهروا بإنتاج الصبغة الأرجوانية (ذات اللون الأرجواني) والمتأتية من مواقع البحر التي تسمى "فونيكس– phoenix" الذي يعني عند "تاسيت– Tacite" في حولياته طائر ضخم أسطوري يحلق في عنان سماء البحر الأبيض المتوسط[3] في حين يعني شجرة النخيل لدى "بلين القديم– Pline l'Ancien"[4]. وسكن الكنعانيون المناطقق الممتدة من فلسطين القديمة حتى تقدموا باتجاه الشمال منذ بداية الألفية الثالثة ق.م إلى ساحل صور وصيدا وجبيل وأرواد وصولا إلى الشمال منذ بداية الألفية الثالثة ق.م إلى ساحل صور وصيدا وجبيل وأرواد وصولا إلى الشمال السوري[5].

وقد اختار الكنعانيون منطقة الساحل السوري "Syria" لأسباب عديدة نشير إلى أهمها في:

- الوجود السكاني المعتبر في الداخل السوري ممثلاً في تواجد الأموريين في إقليم "أمورو" والعيلاميين في "عيلام".
- التشابه في الطبيعة الجغرافية بين موطنهم الأصلي وموطنهم الجديد، وذلك إن ثبت أن الفينيقيين قد نزحوا من سواحل الخليج العربي.

1– السواح (ف)، الحدث التوراتي والشرق الأدنى القديم، ص212–213.

2– فنطر (م–ح) الفينيقيون، ص17. السواح (فراس)، المرجع السابق، ص208.

Lipinski(E), on the skirts of cenann in Oran age historical and topographical researches, USA, Library of congress, 2006, p09.

3- Tacite, Annales, texte établi et traduit par pierre wuille unier, Paris, les belles lettres, 1974, 6,28.

4- Pline l'Ancien, H.N., texte tratuit par : Alfred Erront, Paris, lees belles lettres, 1962, 29,56.

5– دوسو (ر)، الديانات السورية القديمة، ترجمة موسى الخوري، دمشق، 1996، ص33.

ولما ترسخت أقدامهم في تلك الربوع بدأوا في تأسيس المدن التي اختاروا أن تكون مرتفعة حتى تكون منيعة[1]. فشيدوا "أوغاريت–Ugarit" و(أرواد–طرطوس حاليا) و(طرابلس–Tripolis) و(جُبيل –Byblos) و(صيدون –Sidon صيدا حاليا) كما بنوا (بيروت –Beyrouth) و(صور–Tyr)[2].

لكن لم تتشكل من المدن الفينيقية دولة موحدة بسبب طبيعة التضاريس، بل بقيت كل مدينة تحتفظ باستقلالها الذاتي تتوحد في حالة التهديد الخارجي[3].

2- البحر الأبيض المتوسط مسرح للنشاط التجاري:

ينقسم البحر المتوسط إلى حوضين شرقي وغربي تفصلهما أشباه جزر تكاد تكون متصلة تمتد من تونس في الجنوب إلى إيطاليا مرورا بصقلية[4]، وبنظرة سريعة على الحوض الشرقي منه الذي يضم بحر إيجه نجد أنه يضم عددا كبيرا من الجزر المتناثرة يصل عددهاا إلى أربعمائة وثمانون جزيرة "480" تقريبا[5]، وبذلك فقد مثلت شواطئها مرافئ مناسبة للسفن والمراكب التجارية أو البحرية التي تجوب حوض البحر الأبيض المتوسط، كما أن هذه الجزر تساعد على حركة السفن خاصة في العصور القديمة نظرا لقربها من بعضها، حيث يمر المركب من جزيرة إلى جزيرة في مياه ليست بالعميقة ويستطيع الانتقال بين شواطئ وضفاف البحر الأبيض المتوسط، دون الدخول في المياه المفتوحة، فالمتجه غربا من جزيرة "قبرص–Cyprus" يتنقل عبر الأرخبيل اليوناني حتى يصل إلى الجنوب الإيطالي، فجزيرة (صقلية–Sicilia) عبر ما يُعرف بالطريق الشمالي،

1– موسكاتي (سباتينو)، الحضارة الفينيقية، ص64.

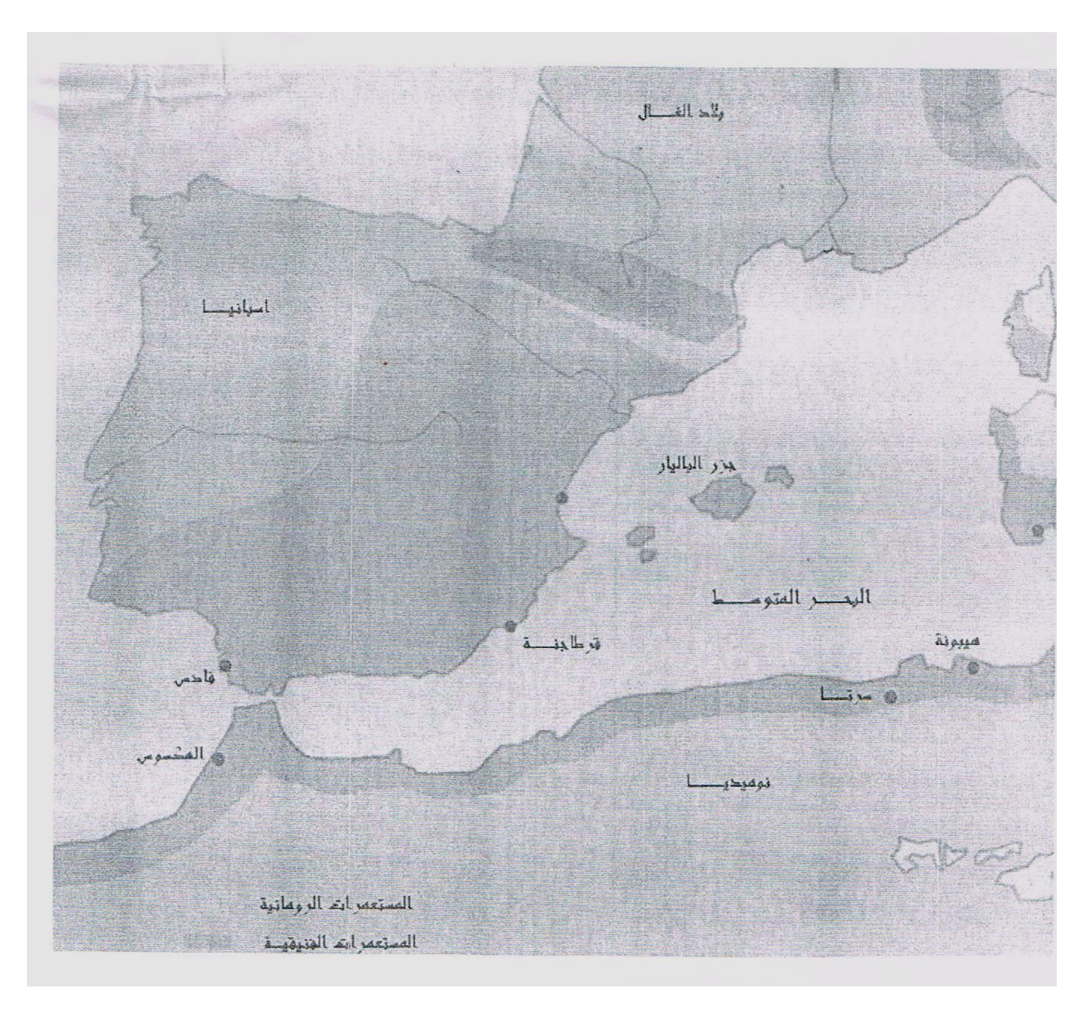
2- Léomy (F), la phénicie puissance maritime et commerciale, les grandes batailles de l'histoire, n°29, Paris (S.D), 1994, p79.

3- Ismaïl (A), Lebanon history of a people, trad shereen Khairallah, Beirut, Dar Al-Makchouf, 1972, p15.

4– الجوهري (يسري)، جغرافية البحر المتوسط، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1984، ص09.

5– جندي (إبراهيم عبد العزيز)، معالم التاريخ اليوناني القديم، الجزء الأول، القاهرة، المكتب المصري لتوزيع المطبوعات، 1999، ص58.

والمتجه جنوبا يستطيع الوصول إلى بلاد وادي النيل (مصر القديمة) عبر جزيرة كريت، أما المتوجه شرقا فإنه يعبر بحرا عبر هذه الجزر حتى مضيق (البسفور–Bosphorus)[1].



خريطة رقم01: خريطة تمثل المستعمرات الفينقية والرومانية في الحوض الغربي للبحر المتوسط.

اعتماد على: Caratini (R), Op.cit, p933..

ومن هنا فقد شكلت هذه الجزر نقاط انطلاقا للسفن التجارية منذ القدم، والسفن المتجهة غرباً تنطلق من جزيرة إلى جزيرة حتى تصل جنوب إيطاليا دون عناء أو مشقة فتجد نفسها قد بلغت الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط عبر عبر مضيق "مسينا–Mesina".

1– تويني (أ)، تاريخ الحضارة الهلينية، ترجمة: رمزي جرجس، القاهرة، مكتبة الأسرة، 2003، ص44–45.

أما الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط فإنه كذلك يحوي جزراً مختلفة تملؤه شمالاً وجنوباً مما يُسهّل حركة الملاحة فيه فضلا عن خلوه من الشعاب المرجانية التي تعيق حركة السفن، فهو يضم من الشرق إلى الغرب بالإضافة إلى جزيرة صقلية، أرخبيل ليباري، وجزيرة كورسيكا وسردينا وجزر البليار(1).

وبذلك فقد كانت حركة السفن فيه لا تعترضها صعوبات تذكر، أما نشاطه الملاحي، فهو ملائم لحركة السفن التجارية، حيث لا توجد به التيارات البحرية القوية، إذ ساعدت بعض التيارات الهوائية الخفيفة في تسهيل وضمان حركة الملاحة الإسبانية.

فقد كان في الحوض الشرقي للبحر المتوسط تيار هوائي في فصل الصيف يأخذ اتجاه الشمال الغربي مما يساعد على انسيانية حركة السفن التجارية من الساحل الفينيقي باتجاه الجزر اليونانية(2)، بينما يتعرض جزئه الغربي إلى تيارات بحرية خفيفة بين فصل الخريف والربيع وتتجه باتجاه الشرق تساعد على حركة السفن التجارية(3).

أما من الناحية البشرية فإن شواطئ البحر الأبيض المتوسط الطويلة التي تصل إلى حوالي 3800 كم تقريبا(4)، فقد ضمت العديد من الأجناس والأعراق التي استطاعت أن تعبره شرقا وغربا وشمالا وجنوبا، وهي مزايا طبيعية يتمتع بها هذا الحوض، حيث ساعد هذا التنوع الجغرافي والبشري على نمو حركة التجارة فيه وتبادل السلع والبضائع التي اختلفت حسب اختلاف أقاليمه، فنقلها التجار بين هنا وهناك وشكلت شعوبه سوقا رائجة لتلك البضائع، ومن هنا نجد أن طبيعة وتنوع سواحل هذا البحر قد ساهمت بشكل فاعل في نمو حركة الملاحة فيه وازدهار الحركة التجارية بين شعوبه في العصور القديمة، وكان الفينيقيون خير رواد قاموا بهذه الحركة وخير من مارس التجارة عبر خطوطه الملاحية وارتياد شواطئه وضفافه ووصل بين شعوب حوض البحر الأبيض المتوسط.

3- الرحلة إلى الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط:

1- Lloyd (W), History of sicily to lhe athenian war, London John Murray, Albermale street, 1872, p03.

2- الجوهري (ي)، المرجع السابق، ص24.

3- المرجع نفسه، ص25.

4- المرجع نفسه.

نشأ الفينيقيون وفق طبيعة بلادهم فينيقيا[1] كشعب مسالم مُولع بالتجارة والأسفار وركوب البحر، "فركبوا سفنهم، ونزلوا في موقع أسسوا فيه مدينة صور، وكان ذلك قبل سقوط (طروادة–Troie) كما يقول الكاتب "يوستين–Justin"[2]، وقد أصبح لهذا الشعب الكنعاني (الفينيقيون) مكانة مرموقة حضاريا بين الإمبراطوريات التي عاصروها، فقد كان للموقع الاستراتيجي "لفينيقيا– Phoenicia" بوابة سهلت انتقال المصريين واليونانيين إلى داخل آسيا، كما وفر الموقع أيضا إطلالة بحرية للأشوريين والفرس وهو ما سهل على الفينيقيين الاتصال المباشر بالإمبراطوريات الكبرى آنذاك على غرار المصريين القدماء والأشوريين والإغريق[3].

حتى ألفت هذه الشعوب رؤية سفنهم على شواطئها، خاصة بعد تطويرهم صناعة المسامير التي تشد ألواح السفن التجارية [4]، واكتشاف النجم القطبي الذي سمي من قبل الإغريق "بالنجم الفينيقي" عرفانا للفينيقيين بسبقهم في علم الفلك القديمة، وهذا هيرودوت يورد النص التالي: "لقد اجتاز الفينيقيون أعمدة هرقل (جبل طارق حاليا).. وقاموا بدوران حول إفريقيا ثم عادوا إلى مصر..ومدى براعتهم في علم الأجرام والفلك القديم، واكتشافهم لسواحل إفريقيا البعيدة"[5]، وأصبح الفينيقيون يتكلمون لغة واحدة، حيث نجد أقدم أشكال الكتابة على الرقم الطينية بحروف مسمارية أكادية، وهي اللغة التي جلبت الشهرة للفينيقيين كونهم أول أمة تملك أول أبجدية في التاريخ[6].

وقد وصل الفينيقيون في مغامراتهم التجارية إلى سواحل البحر الأسود وإقليم القوقاز[7]، وشقوا طريقهم في السواحل الغربية للبحر الأبيض المتوسط وصولا إلى الجزر

1– دوكريه (ف)، المرجع السابق، ص12.

2- Justin, op.cit, XVIII,5,3

3- Lipinski (E), Op.cit, p32.

4– حتي (ف)، تاريخ سوريا ولبنان وفلسطين، تر: جورج حداد، بيروت، دار الثقافة، ج1، ص92.

5- Hérodote, op.cit, 4,41 à 44.

6– دوسو (ر)، المرجع السابق، ص33–34.

7- Strabon, op.cit, Liv, 11,2.

"كان الترشيشيون سكان "ترشيش" وهن عاداتهم المتاجرة مع جزر ألبيون (الجزر البريطانية حاليا). أنظر:

Avienus, les régions maritimes (ora maritima), traduit par E.Despos, Paris, panckouke, 1843, Liv,1,1.

البريطانية[1]، وربما قارة أمريكا، حامليــن معهــم سِلعًا مختلفة كالتماثيل والحُلي والثياب الأرجوانية من أجل مقايضتها بخامات المعادن النفيسة والجلود والأخشاب والعاج[2].

وتميز الفينيقيون عن غيرهم من شعوب تلك الفترة باعتمادهم على سياسة إنشاء المحطات التجارية المؤقتة والمسماة "الإسكالات" (Escales)[3]، وذلك في مناطق التي تصلها سفنهم[4] ثم تحولت أكثرها أهمية استراتيجيا إلى مستوطنات كبيرة ومزدهرة بما يسمى "بالأميوريوم Emporium" أي محطات التجارة[5] على حد تعبير الجغرافي "سراتبون Strabon"، خاصة بعد تزايد أعداد المهاجرين الوافدين من الشرق بعد تشجيع ملوك المدن الفينيقية للهجرة[6]، ونذكر من أهم هذه المستوطنات "قادش-Cadix" وليكسوس (Lixus) في حوالي 1110 قبل الميلاد وأوتيكا (Utica) في حوالي 1101 قبل الميلاد[7]، إضافة إلى عشرات المستوطنات في قبرص وسردينيا مثل (كيتيوم-Kitium) و(أمتوس-Amathus) و(ايداليون-Idalion) [8].

وتشير الأدلة إلى أن مدينة (صور-Tyr) هي التي لعبت الدور الرئيسي في تأسيس المستوطنات الفينيقية[9]. ويظهر لنا جليا أن هناك أسباب معينة دفعت الفينيقيين إلى الاتجاه صوب البحر، منها ما هو أسطوري ومنها ما هو تجاري أي خلق محطات تجارية ثم مستوطنات، ومنها ما هو أمني بعد أن هاجمت شعوب وإمبراطوريات كشعوب البحر مدن الساحل الفينيقي، فأما الأسطورة (Mytos) فتقول أن أبناء الملك "أجينور-Agénor" قبل

1-

2- غانم (محمد الصغير)، التوسيع الفينيقي، مرجع سابق، ص15.

3- Diodore, de Sicile, op.cit, 20.

4- السلماني (أحمد) وآخرون، المكنون الحضاري الفينيقي القرطاجي في الجزائر، الجزائر منشورات المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية، 2007، ص21.

5- Strabon, géograhie, op.cit, Liv, 17,3.

6- Decret (F) et Fantar, l'Afrique du nord dans l'antiquité des origines au V^{e} siècle, Paris, Payot, 1931, p50.

7- Moscati (S), l'expansion phénicienne, punique dans la méditerranée accidentale, op.cit, pp13-25.

8- إيداليون Idalium، مدينة تقع في جزيرة (قبرص Cyprus) اشتهرت بإقامة مراسيم معتقد الإلهة فينوس(Vénus). Pline l'Ancien, H.N,5,135.

9- مازيل (جان)، تاريخ الحضارة الفينيقية الكنعانية، ترجمة: ربا الخش، اللاذقية، دار الحوار للنشر والتوزيع، 1998، صص 119-120.

700 قبل الميلاد[1]، ملك مدينة (صو–Tyr) اضطروا إلى البقاء في أوربا بعد فشلهم في انقاذ أختهم (أوربا– Europa) التي خطفها الإله الإغريقي زيوس (Zeus)[2].

4- الحضور الفينيقي في غرب البحر الأبيض المتوسط:

ليس من السهل علينا تحديد الوجود الفينيقي في الحوض الغربي للبحر المتوسط بدقة، وذلك لتناهيه في القدم وغياب الأدلة الأثارية الدالة عليه، فقد شكلت منطقة غرب البحر الأبيض المتوسط منطقة جذب للجماعات البشرية الوافدة من الشرق منذ القدم،؛ لقد تطلبت التجارة أسلوبا جديدا في الحياة، كان من أثره الهجرة من مكان إلى آخر، فظهرت حركة الاستعمار والاستيطان الأولى في عصر البرونز في الحوض الشرقي للبحر الأبيض المتوسطن نتيجة التجارة والبحث عن المعادن[3]، ويحتمل كذلك بأن نزول الفينيقيين بجرز بحر (إيجه Aegium) وبلاد اليونان (Grecia) هوو الذي مهد لهم الطريق نحو الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط ابتغاء الأرباح التجارية، وهذا الشأن يذكر لنا "هيرودوت– Hérodote" أن الفينيقيين تجاوزوا أعمدة هرقل (جبل طارق) حاليا فيخبرنا بمايلي: "لقد وجهوا أشرعة سفنهم وتجاوزوا أعمدة هرقل ووصلوا إلى (ترشيش Tartessus) برعاية الآلهة وقايضوا بمنتوجات وكانوا أول من وصل إلى المنطقة قبل الإغريق"[4].

حيث يرى أغلب المؤرخين أن بداية الحضور الفينيقي في غرب البحر الأبيض المتوسط يمثل نقطة تحول في تاريخ فينيقيا، خاصة في الضفة الجنوبية للبحر الأبيض المتوسط أو ما يعرف جغرافيا بمنطقة بلاد المغرب القديم، هاته الرقة الجغرافية التي عرفت العصر التاريخي وبقدوم مهاجري (صور–Tyr)، خرجت المنطقة برمتها من

1– أجينور أحد أجداد الملكة "عليسا –ديدون– ملك صور قبل 814 قبل الميلاد.
Virgile, Eneide, 1,299 ; 4,383 : Agénor, in, schmidt (J), dictionnaire de la rythologie grècque et romaine, Paris, edition du club France, loisirs, 2001, p07.

2- Slim (M) et autres, Histoire de la Tunisie, les origines à la conquête romaine, Tunis, société tunisienne de la diffusion (S-D) tome 1, p21.

3– غلاب (م. س)، الساحل الفينيقي وظهيره في الجغرافيا والتاريخ، بيروت، دار العلم للملايين، الطبعة الأولى، 1969، ص167.

4- Hérodote, op.cit, 4, 152.

العصر الحجري الحديث (النيوليثي)؛ ويعد حدث مجيئ السفن الفينيقية من الشرق، إذ رست على مقربة من شواطئ المغرب القديم المطلة على البحر الأبيض المتوسط، وبدأت المحاولات الأولى للتفاهم بين الطرفين[1]. وفي هذا الشأن يورد لنا الكاتب الإغريقي "هوميروس–Homère" أولى الإشارات عن بلاد اللولبيين (بلاد المغرب القديم) بقوله: "أغراني إذن ليأخذني إلى فينيقيا حيث بيته وممتلكاته فأقمت عنده ما تبقى من السنة. ومرت الأيام والشهور وعاد الربيع وفي آخر السنة أخذني إلى لولبة (المغرب القديم) على إحدى سفن البحر العريض"[2].

فهو يصف خداع ومكر الفينيقيين ويحسن الخطاب والذي أخذه إلى بلاد المغرب القديم، كما يحدثنا "هيرودوت– Hérodote" عن التجارة الصامتة بقوله: "وأضاف القرطاجيون قائلين أيضا: يوجد في لوبة (بلاد المغرب القديم) إقليم أهل وراء عمودي هيرقليس. فعندما يقبل القرطاجيون عليهم ينزلون بضاعتهم ويعرضونها منصوصة على طوال الشاطئ ثم يعودون إلى سفنهم ويرسلون دخانا. وما أن يبصر الأهليون ذلك الدخان حتى يتوجهوا نحو الشاطئ ويضعوا ذهبا يقترحونه مقابل الحمولة ثم يرجعون أدراجهم. فيترجل القرطاجيون وينظرون في الذهب. فإن بدا لهم يساوي الحمولة أخذوه وانصرفوا وإن لم يكن ذلك، كذلك عادوا إلى سفنهم وفيها يمكثون، فيتقرب الأهليون ويضيفون ذهبا إلى الكمية السابقة حتى يكسبوا رضاهم. وجاء عن القرطاجيين (الفينيقيين) أن لاغش يحدث بين الطرفين: فالقرطاجيون لا يمسون الذهب قبل أن تكون قيمته تساوي قيمة الحمولة والأهليون لا يضعون أياديهم على البضاعة قبل أن يأخذ القرطاجيون الذهب"[3].

أما في شما ل وفي جنوب غرب إسبانيا (Hispania) وجنوب إيطاليا(Italia)، فقد مثل نقلة مهمة في حياة تلك الشعب بقدوم حضارة جديدة من الشرق، ساهمت بشكل كبير

1– الناضوري (ر)، تاريخ المغرب القديم، العصور القديمة، بيروت، دار النهضة العربية، 1981، ص154.
2- Homère, l'odyssée, traduction en Français de : Eugène Bareste, Paris, éditeur, lavigne, 1842-1843, liv, XVI, 285-295.
3- Hérodote, op.cit, IV, 196.

في تقدمها ورقيها، فعرفوا من خلالها وسائل المعيشة الجديدة كطرق التعدين وحياكة الملابس مثلا، ومن معارف الحضور الفينيقي –ومع غياب الأدلة القليلة حول الموضوع– فقد انقسم الباحثون إلى فريقين: منهم اعتمد على الدليل المادي والمتمثل فيما نحصل عليه من خلال الحفريات الأثارية والتي لم يعثر فيها حتى الآن على ما هو أبعد من القرن الثامن قبل الميلاد بمنطقة بلاد المغرب القديم، ومن أبرز هذا الفريق نحد الباحث الأثاري "سيناس– P.Cintas" حيث يرجع الاتصالات الأولى بين الفينيقيين وسكان بلاد المغرب القديم إلى القرن العاشر قبل الميلاد، على زمن الملك أحيرام بن أبي بعل (980–936 قبل الميلاد) حاكم وعاهل (صور– Tyr)، حيث عمل على تثبيت المستوطنات الفينيقية في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط[1]، كما تقدم نتائج الحفريات، إذا البقايا الفخارية والبرونزية والقبور في مدينة (قاديس Cadix) لا يتجاوز عمرها القرن الثامن قبل الميلاد وما بعده[2]، وبالتالي فهم يقولون: إن الوجود الفينيقي في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط لا يتجاوز القرن الثامن أو القرن التاسع قبل الميلاد على أبعد تقدير، أما الباحث فنطر فيعتبر من أبرز الباحثين الذين يعتبرون ماورد في المصادر الأدبية من أخبار وروايات لا يمكن الاستغناء عنها، بل يعتبرونها المفتاح الرئيسي لمعرفة تاريخ ذلك التواجد في غرب البحر الأبيض المتوسط[3]. ونعتقد بخصوص الصلات التاريخية بين الفينيقيين وبلاد المغرب القديم أن روايات والمصادر الأدبية القديمة لا تكاد تفرق من حيث التاريخ والجغرافيا بين المستوطنات الفينيقية الأولى بين بلاد المغرب القديم والمستوطنات الإيبيرية (الإسبانية)، فحسب الكتاب القدامى فالاستيطان كان حوالي القرن الثاني عشر قبل الميلاد، فهذا الكاتب "لوليوس باتركولوس Velleius Parterculus" يقول في هذ الصدد: "في ذلك العصر كان الأسطول الصوري يهيمن على البحر، فأسس "جاديس– Cadix" في أقصى إسبانيا وفي نهاية عالمنا، وأسس الصوريون (وتيكة– Utica) بعدها بسنوات قليلة"[4]. على أن "بليون

1- Cintas (P), Manuel d’archéologie punique, Paris, tome 1, 1970, p200.
2- Lillui (G) et autres, civilisation du bassin méditerranée, Paris, Albin Michel, 1970, p154.
3– فنطر (م. ح)، الفينيقيون، المرجع السابق، ص91–92.
4- Valleius paterculus, histoire romaine, traduit par : Pierre Haisseliun et Henri Watelet, Paris, Garnier, 1932, Liv, I, 2,3.

القديم" يورد سنة تأسيس ونشأة "أوتيكا" بــ1179[1]، غير أن عدم توفر الأدلة الأثرية قبل القرن الثامن جعل الشك يحوم مدة طويلة حول صحة هذه التواريخ، وباتالي في ظل تناقض بعض النصوص القديمة للكتاب والجغرافيين القدامى، وجب علينا على ما نعتقد على فرضيات الفريق الأول كون الدلائل المادية والحفريات الجديدة جديرة بحد هذا الإشكال. ولا ننسى نقطة أساسية أخرى أن استعمال المصادر الأدبية الكلاسيكية (اليونانية واللاتينية) على عيبين اثنين: فمن جهة، تعكس هذه المصادر بصفة حتمية آراء أعداء الفينيقيين والقرطاجيين، الذي هم همج وبرابرة في نظر الإغريق والرومان، ومن جهة ثانية، فإن المؤرخين درجوا على تبني بصفة مطلقة آراء المؤلفين الكلاسيكيين القدامى باعتبار "تفوق" الثقافة الإغريقية–اللاتينية، هي نظرة نجدها عند "باتريس بومي– P.Pomey" و"روجي– Rougé" وتيارهم وبالتالي نقص الموضوعية في كتاباتهم.

أما النقوش كدلائل مادية أثرية فهي نادرة وقليلة الاستغلال وغير متناسقة، ومن تلك الشواهد الأثرية تجدر الإشارة إلى نماذج من الفخار "أتيقي Attique" ذي طلاء أسود وأخرى من فخار فينيقي ذي بطانة حمراء، عثر عليه في مدينة (ليكسوس Lixus) يعود للقرن العاشر قبل الميلاد[2].

إن أهم هذه المصادر الأدبية، مؤلفات الكتاب القدامى أمثال هيرودوت، سترابون وديودور الصقلي وبلني الكبير والأسقف أوغسطين، أضف إلى ذلك ما ورد في الكتاب المقدس (العهد القديم)، وكذلك ما يمكن استخلاصه من معلومات تاريخية من خلال مرويات الملاحم والأساطير وما رواه الرحالة أمثال حانون القرطاجي[3] والأشعار والشواهد الدينية، وأصحاب هذا الاتجاه يحددون فترة الوجود الفينيقي في المنطقة بالقرن الثاني عشر قبل الميلاد، وذلك من خلال تأسيس مدينة قادش (Cadix) في جنوب غرب إسبانيا في 1110

لوليوس باتركولوس V.Paterculus: مؤرخ روماني عاش في الفترة (عام 19 ق.م إلى سنة 31 ميلادي) ألف كتابه "التاريخ الروماني".

1- Pline l'Ancien, H.N, XVI, 216.

2– فنطر (م. ح)، المرجع السابق ص94–95.

3- Anonyme, Périple d'Annon, traduit par : Stéphane Gsell, Paris, Hachette, 1913.

ق.م[1]، وقد ترتب عن نشأة قادس اكتشاب المحيط الأطلسي من قبل التجار والبحارة الفينيقيين[2]، وقد كانت تتمتع بمينائين التجاري والحربي حسب وصف "سترابون" لها[3]، فالمدن كانت تبني حسب موقع واستراتيجية المكان أي وجود ميناء وقريب من البحر.

ولقد كان لاختيار الفينيقيين لمواقع مدنهم دور بارز في تطور تلك المدن، أو إنشاء مدن جديدة في العصور اللاحقة، فقد كان الفينيقيون يقيمون مدنهم على أفضل المواقع الاستراتيجية، وأخصب الأراضي الزراعية، حيث نجد على سبيل المثال أن مدينة "أوتيكا" (Utica) قد أسست على أخصب الأقاليم حيث يجري نهر "مجردة" وهي تنتج أجود أنواع القمح والخمور والزيوت التي كانت متوفرة بكثرة في تلك الهضاب مع جودتها العالية[4].

ويبدأ تاريخ الحضور الفينيقي في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط مع نهاية القرن الثاني عشر قبل الميلاد حسب المصادر الكلاسيكية وذلك بتأسيس قادس (Cadix) في إسبانيا و"أوتيكا –Utica" في تونس الحالية ومدينة "ليكسوس" على الساحل المغربي على المحيط الأطلسي إذ عرفت في الماضي أي قبل وصول الفينيقيين إليها باسم "تشميش– Themich) أي مدينة الشمس[5]، كما جاء ذكرها عند "بلين القديم" بقوله: "...على منطقة الساحل وعلى مسيرة خمسين ألف قدم من ليكسوس، يجري نهر سوبور إلى غاية باناسا، هذاانهر الرائع الصالح للملاحة"[6].

ولقد تأسست "ليكسوس" على يد البحارة الفينيقيين الذين قدموا من شرق البحر الأبيض المتوسط، وتكون بذلك معاصرة (لقادس) وسابقة تاريخيا لمدينة (أوتيكا)، فإذا سلمنا بتاريخ نهاية القرن الثاني عشر قبل الميلاد، فإن هذا يقودنا إلى إرجاع معرفة الفينيقيين بالمنطقة إلى ما قبل ذلك بفترة من الزمن، قد تكون ليست بالقصيرة، حيث أن

1- Pline l'Ancien, H.N, 4, 37.

حسب نص بلين القديم: "...من نهر أناتيس Anatis إلى ليكسوس، مسيرة مائتي ألف قدم، ومن نهر لكيسوس Lixus إلى مضيق كاديس Cadix مسيرة مائة ألف قدم". المدينة قريبة من الوادي كبير في إسبانيا.

Pline l'Ancien, H.N, 5,8.

2- Cintras (P), Tarsis, Tartessos, Gadés, in, Semitica, 26, 1960, p05.

3- Strabon, op.cit, II, 4,4.

4- Rawlinson (M.A.G), phoenicia, New York, 1853, putnem's Dons, p66.

5- Strabon, op.cit, XVII, 2,3.

6- Pline l'Ancien, H.N, 5,1,5.

تأسيس هذه المدن والمحطات التجارية لا يمكن أن يأتي مباشرة عقب وصول التجار والمكتشفين الفينيقيين، فلا بد لهم من الارتياد واختيار الأماكن الملائمة لإقامة محطاتهم التجارية(1).

أما بخصوص المعطيات الأثرية فإن البعثة الإسبانية المغربية لسنوات 1995-1999 التي قامت بإعادة دراسة بقايا المواد المحفوظة في متحف تطوان والتي تعود إلى موقع "ليكسوس" خلال الأبحاث الماضيةن أرخت لها بالقرن الثامن قبل الميلاد. كما أكدت على فرضية الاستيطان الفينيقي من خلال الكشف عن بقايا جدران لمساكن فينيقية بليكسوس(2).

وعليه فمن الخطأ اعتبار أن تأسيس تلك المدن كان بداية لوجودهم، لأن ذلك إنما ينشأ عن وجود يكون لازما لدراسة المناطق وأهميتها الاقتصادية وحتى الجغرافية، ومدى ملاءمتها لتأسيس المستوطنات، فضلا عن أن المدن لا تقوم إلا عبر تدرج سكاني، حيث تبدأ على هيئة محطات "Comptoirs" ثم مراكز فمستوطنات ثم تتطور إلى أن تصبح مدنا كبيرة، كما أنه ليس من الصواب أن نعتقد أن جماعات جاءت من شرق البحر الأبيض المتوسط وأسست لها مدنا في غربه هكذا دفعة واحدة.

ومن الجائز أن تكون هذه الجماعات قد لاقت رفضا من قبل السكان المحليين عند استيطانها الجديد، وقد يكون في تأسيس مدينة "قادس" دلالة على ذلك، فقد ذكر "تسيركين" أن تأسيسها قد مر بثلاث محاولات(3)، مما يشير إلى أن هناك مقاومة من قبل السكان المحليين لإنشاء المدينة أو من مدن أخرى، وبخصوص اسم مدينة (قادس) أو جاديرة بمعنى (التحصين) المدينة المحصنة، ذلك إيحاءا بوجود تلك المقاومة؛ حيث تحصن

1- Cintas (P), Manuel d’archéologie punique, …, p371-374.

عصفور (أبو المحاسن) المدن الفينيقية، بيروت، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، 1981، ص45.

2- Alvarez (N) y Gomez (C), De Madaria (J-L), la ocupacion Fenicia, Lixus, colonia Fenicia y ciudad punica maritima, Saguntum Extra, 4, 2001, p246.

3- تسيركين (يولي بيركوفيتش)، الحضارة الفينيقية في إسبانيا ترجمة: يوسف أبي فاضل، بيروت، جروس بريس 1988، ص47.

الفينيقيون في ذلك الموقع، وهذا ما يخبرنا به "بلين القديم" على أنها "مكان حصين أو قلعة"[1].

ثم يواصل "بلين القديم" أن (قادس) بنيت في مكان (ترشيس Torsis) القديمة وتعزز هذا الرأي الكتابات التاريخية الحديثة، فتشير بأن اسم "قادس" سامي الأصل، وأنه يعني القوى والمناعة[2].

وبخصوص المستوطنات الباكرة في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط يرد مثالين رئيسيين هما مستوطنة (ليكسوس– Lixus) ومستوطنة (أوتيكا Utica) حيث يذكر سترابون: "أن الفينيقيين كانوا قد وضعوا يدهم على أفضل الأماكن في شبه جزيرة إبيريا، وفي ليبيا قبل عصر (هوميروس Homère) [3].

ونخلص إلى القول بأن المصادر المادية والكتابية أشارت أن أن (أوتيكا) يرجح كونها من بين المستوطنات الباكرة التي ساعدت الفينيقيين على خوض البحر المتوسط وسهلت لهم فيما بعد تأسيسا المستوطنات اللاحقة على سواحل بلاد المغرب القديم.

كما نستنتج عدم تطابق المعطيات الأدبية والأثارية حول تأسيس هذه المستوطنات الباكرة.

5- المستوطنات الفينيقية في ايبيريا وصقلية

يورد الجغرافي "أفيينوس–" مجموعة من المواقع والمدن خاصة في المسار الجغرافي بين قادس وبحر المانش، حيث بعد "أعمدة هرقل نجد مستوطنات "ألبيلا–" و"كالبي–"...ثم مدينة (ملقا– Malaca) وميناؤها"[4]؛ فهو يبرز في قصيدته "المناطق البحرية–Ora maritima" أن لاساحل الممتد بين (ألميريا–Almeria) و(ملقا– Malaca) كان يعرف "حشدا من الفينيقيين". هؤلاء مانت سفنهم تأتي إلى المدن الإيبيرية محملة بمعدن

1–Pline l'Ancien, Histoire naturelle, IV, 120.
2- Moscati (S), l'Expansion phénico-punique…op.cit, p13-16.
3- Strabon, op.cit, III, 2,14.
4- Avienus, les régions maritimes (ora maritima) traduit par : E.Despois et Ed.Saviot, Paris, pankouke, 1843,, liv,1,1.

القصدير l'Etain من جزر بلاد "الألبيون Albiones" (الجزر البريطانية حاليا).. [1]، وحسب عالمة الآثار الإسبانية "ماريا أو خيانا أو بيت"، فالاكتشافات الأركيولوجية أثبتت أن المنطقة مثلت واحدة من أكثر التجمعات الفينيقية كثافة سكانية بالبحر الأبيض المتوسط الغربي[2].

أما بخصوص المستوطنات الفينيقية بجزيرة صقلية، فيذكر لنا الكاتب الإغريقي "توكيدير – Thucydide" في كتابة "تاريخ حرب البيلوبونيز، الذي ألف في القرن الخامس قبل الميلاد أن الفينيقيين كانوا يقطنون هنا وهناك في كل أرجاء جزيرة (صقلية–Sicilia) بعد استقرارهم في الرؤس المتوغلة في البحر الأبيض المتوسط،ن وفي الجزيرة الصغيرة القريبة من الساحل، وذلك لتسهيل علاقاتهم التجارية مع الصيقوليين (سكان صقلية)، "وعندما قدم الإغريق إلى صقلية بأعداء هائلة، حينها غادر الفينيقيون أغلبية المناطق التي استقروا بها وتجمعوا في مدن ومواقع (موتيا Motyé) و(سولوييس–Saloïs) و(بانورموس– Panormos)...لأن المسافة من هناك بين صقلية وقرطاج تعتبر الأكثر قربا"[3]، وكانت (موتيا– Motyé) أهم مركز استرتيجي هناك، نظرا لمراقبتها لمضيق قرطاج، وتشييدها في جزيرة قريبة من الساحل[4]. كما أكدت المعطيات الأثرية أن تأسيس (موتيا) كان في نهاية القرن الثامن قبل الميلاد، بينما كانت أقدم الدلائل في (بانورموس–باليرمو حاليا) لا تتعدى القرن السابع قبل الميلاد، في حين لم يكشف بعد عن موقع (صولوييس–صولونتو حاليا) [5].

فاعتبرت بذلك جزيرة صقلية ساحل تجاريا بلا منازع "" بالنسبة للفينيقيين والأغريق على حد سواء[6].

1- Ibid, 1,2.

"أفينيوس Avienus شاعر وجغرافي لاتيني عاش حوالي القرن الرابع ميلادي".

2- Aubet (M.E), Tiro y las colonias Fenicias de occidente, Barcelona, Editorial Bellaterra, 1987, p144.

3- Thucydide, histoire de la guerre du peloponnèse, traduction de : J.Voilquin, Paris, Garnier, 1966, Liv, VI,1.

4- Diodore, de Sicile, op.cit, 2XVI, 48,2 ; 51,1.

5- Aubet (M.E), op.cit, p145.

6- Strabon, op.cit, 6,2.

أما عن تجارة الفينيقيين مع سكان جزيرة صقلية، فيمكن أن نورد نص للكاتب "سكيلاس المزعوم–Pseudo-Scylax" والتي يقول مايلي: "حول تجارة الفينيقيين في صقلية..سواحل صقلية والمحطات التجارية، تابعة للفينيقيين، فحينما يصلون إلى جزيرة (كيرني– Cerné) التابعة لصقيلية، تقوم السفن الفينيقية بالرسو هناك، ويحملون بضائعهم على الجزيرة، ويقومون بعملية المقايضة فيبيعون جلود الحيوانات كالأيل والأسود، والأحجار الكريمة والعاج كما يقايضون بالحيوانات الأليفة ويشتريون (الفينيقيون) الأواني الفخارية وقوارير العطور والحلي المختلفة"، ومنه نلحظ أن الفينيقيين كانوا يبادلون السلع والحيوانات بالفخاريات والحلي[1].

أما المستوطنات الفينيقية المحصورة بين جزر البحر الأبيض المتوسط والمغرب القديم، فنجد جزيرة (كيركن–مالطا حاليا) Cercine وهي مستوطنة فينيقية و(قولوس–أوقوزو Gaulos) التي تعد محطة فينيقية فــ"كيكرن Cercine" بها موانئ ترسو بها سفن تجارية[2].

في حين أن "جزيرة (كيرني Cerne) كوسيكا حاليا، فلديها ميناء يسمى (سيراكوزا– Cypracusa)، عاش بها (الفوكيون Phocéens)، أسياد البحار والمنطقة التي تدعى توسكانا بإيطاليا (Italia) (فلورنسا حاليا)، وقد تاجروا بالشمع والعسل، وكان لديهم سوقا للعبيد وعبيدهم أحسن الرقيق آنذاك"[3]. حسب حديث وحكم ديودور الصقلي. ففيما يتعلق بــ (كيركن–مالطا) يخبرنا ديودور أيضا أن الفينيقيين بعد أن أصبحوا سادة غرب البحر الأبيض المتوسط، سيطروا على الجزيرة لتوفرها على مرافئ جيدة لتجارة المساحلة[4]، وقد كشفت الحفريات الأركيولوجية عن وجود فينيقي بمالطا القديمة منذ نهاية القرن الثامن قبل الميلاد على أقل تقدير[5].

1- Pseudo-Scylax, op.cit, 45.
2- Diodore, de Sicile, Histoire Universelle…op.cit, Liv, 5,8,9.
3- Diodore, de Sicile, op.cit, 5,11.
4- Ibid, 5,12,3.
5- Aubet (M), op.cit, p146.

أما مستوطنات جزيرة "سردينيا– Sardinia" وبها مدن وموانئ (نورا Nora) و(سوليكس– Sulaix) و(كراليس–Carales) والتي اشتهرت بالتجارة الفينيقية وشاركت هذه الموانئ في الحرب البونية الثانية (218–201 ق.م) حسب رواية "تيت ليف– Tite Live"[1].

ومن خلال روايات الكتاب الكلاسيكيون، نعتقد أن فترة القرن الثاني عشر قبل الميلاد لم تكن بداية ظهور الفينيقيين في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، وإنما هي بداية سيطرتهم على المنطقة التي توجت بإنشاء المدن السالفة الذكر، ومع أن الباحث "موسكاتي– S.Moscati" يثير مسألة تاريخية مهمة بحيث يقول: "بأن المتاجرة البحرية لا تعني بالضرورة وجود مستوطنات، حيث يكفي إيجاد موانئ تقوم باستقبال السفن وإعادة شحنها[2].

6- العلاقة المزدوجة بين التجارة والاستيطان

من أجل إبراز العلاقة المزدوجة بين التجارة والاستيطان يمكن الحديث عن نموذجين في هذا الإطار، وذلك على سبيل المثال لا الحصر وهما نموذج (قادس) و(ليكسوس).

أ- النموذج التجاري لقادس:

1- Tite live, Histoire romaine, traduit par : E.Lassèrre, Paris, 1949, 30,24.
تيف ليف كاتب لاتيتي عاش ما بين (59 ق.م– إلى سنة 17 ميلادي)، كتب التاريخ الروماني. أنظر: الزجاوي (أحمد) بحوث حول العلاقات بينن الشرق الفيينقي وقرطاجة، تونس، ألف، 1993، ص35.

2- Moscati (S), l’Epopée des phéniciens, Paris, Fayard, 1971, p250-251.

كانت (قادس) بمثابة مدينة تجارية، تم تأسيسها لاستغلال الموارد المعدنية لمنطقة الأندلس السفلى[1]، المعروفة باسم (طرطسوس)، حيث أقامت معها علاقات تجارية مباشرة[2].

ونظرا لارتباط هذه التجارة بمصالح المقايضة، فإنها أفرزت في نهاية المطاف نسقا من العلاقات التجارية المتبادلة بين الفينيقيين والسكان المحليين، وعلى وجه الخصوص الأقوياء والوكلاء التجاريين المفوضين من قبل السلطات الفينيقية بصور (Tyr) عبر معبد "ملقارت–Melkart" وأصبح هؤلاء الأمراء التجار حسب روايات التوراة مكلفين بأساطيل تجارية هامة[3]، يعملون لصالحهم الخاص وبعد مرور الوقت، أصبحوا يعملون لصالح الدولة الفينيقية والمتمثلة في ملك (صور– Tyr).

ولقد انحصر عمل (قادس) حسب عالمة الآثار "ماريا أوفينا أوبيت Aubert.M.E" في خلق مناطق خاصة بها للاستغلال التجاري من جهة، ومن جهة ثانية، عملت (قادس) في المراقبة التدريجية لاستغلال معادن (الوادي الكبير Guadal quivir) والاتجار بها، وهي معادن معروفة تاريخيا منذ زمن التوراة ومنها تجارة الفضة والحديد والقصدير والرصاص، وبعض الطيور كالبجع والببغاء[4]، وهي بذلك غنية جدا بالثروات لذا كانت محل اهتمام الفينيقيين حسب فلافيوس[5].

كما ساهمت خصوصيات المجتمع الطرطوسي المتآلف من جماعات كثيفة ومنظمة نسبيان في تحديد طابع (قادس) ووظيفتها التجارية، فلقد كانت فضلا عن كونها محطة تجارية فينيقية بامتياز (Emporium)، حيث يروي لنا "سترابون": "توجد بقادس أو جادير

1- Gaffiot (F), op.cit, Hispania, p750.
2- Tyloch (W), Le problème de Tarsis à la lumière de la philologie et de l'exégése, in, Actes, C.I.E.M.O, II, op.cit, p46-51.
3- Tyloch (W), op.cit, p49.
4- Aubet (M.E), op.cit, p290.
5- Josèphe (Flavius) « dit josephus », Antiquités judaïques, traduction en Français de : René harmand, Paris, éditeur, Ernest leroux, 1932, Liv, x, 11,1.
"جوزيفوس فلافيوس"، كاتب لاتيني ذو أصول يهودية عاش حوالي القرن الأول الميلادي (37–100 ميلادي).

منتجات السمك المملح ومناجم الفضة وورشات لتمليح السمك"[1]، فالتجارة الفينيقية ساهمت في خلق تلك المستوطنات الإيبيرية القديمة.

ب- النموذج التجاري ليكسوس Lixus

ب-1 من خلال المصادر الأدبية

إن الإشارات الواردة في رحلة حانون (Periple d'Hannon) حول الليكسيين سكان "ليكسوس"، "الذين ليسوا إلا السكان الفينيقيين لمستوطنة ليكسوس-الذين يرعون أغنامهم عند رسو حانون بالقرب من مدينتهم"، تفيدنا في أخذ فكرة عن البعد التجاري لليكسوس[2]، كما أن الجغرافي سترابون يذكر "أنها تقع في مضيق تجاري وورشات للتجارة الفينيقية" لكنه لا يذكر أنواع البضائع والمواد التجارية[3]. فهي بذلك أي "ليكسوس" توحي بوجود مستوطنة فينيقية تحظى بدراية لا بأس بالساحل الأطلنطي آنذاك، وبفضل سكانها الذين ورثوا من أجدادهم الفينيقيين المؤهلات الملاحية والتجارية الضرورية. كما تلمح نفس الإشارات -إشارات الكتاب القدامى والجغرافيين- إلى أن مجال إبحار ليكسوس كثيرا ما تعدى جزيرة (موقادور Mogador) ليصل ربما في حده الأقصى إلى حوض السوس، مما يرجح أن الفينيقيين أعدوا ليكسوس لتكون دائرة نفوذ تجاري الساحل الأطلسي المغربي[4]، فنص رحلة حانون لم يقدم لنا الليكسوسيين بمثابة مترجمين فقذ، بل قدمهم على أنهم بحارة ومرشدين أيضا. إذ دأبوا على تعلم لغة القبائل المحلية إلى جانب لغتعم الأصلية، فإن هؤلاء البحارة فعلوا ذلك لأغراض تجارية، وليس لأغراض استكشافية. وهذا يوحي بأن (ليكسوس) كانت تتوفر على أسطول تجاري بما يلزم من طاقم ومعدات، وبما توفره المدينة من ميناء نشيط[5].

1- Strabon, Géographie, op.cit, liv, 3,4.
2- Anonyme, periple d'Hanon, op.cit, ch, 6,7,8.
3- Strabon, op.cit, Liv, 17,3.
4- Jodin (A), Mogador, comptoir phénicien du Maroc Atlantique, in, etudes et travaux d'archéologie marocaine, II, Tanger, 1966, p191-192.
5- المكناسي (أحمد)، مدينة ليكسوس الأثرية، تطوان، دار كريمان، 1961، ص9-10.

ومن خلال رحلة "بوليب-" ونظرا للاستناد إلى "ليكسوس" دون غيرها من المحطات الأخرى لتحديد مواقع من المعالم بالساحل الأطلطني للمغرب القديمن يبدو أن الدور الذي قامت به في تنظيم التجارة على الساحل الأطلطني في عهد الفينيقيين، سوف يستمر خلال العصر البوني[1]، وقد أشار في نفس السياق "بوليب" قد أشار إلى خليج يدعى (ساجوت-Sagut) ونهري (سوبور-Subur) و(سلا-Sala) وميناء ليكسوس الذي يسمى (رتوبيس-Rutubis)[2]، ومن المرجح أن خليج (ساجوت) أطلق عليه سترابون اسم خليج الوكالات التجارية Emporium أي خليج محطات التجارة الفينيقية التي تمثل المجال الإقليمي للنشاط الاقتصادي لليكسوس. كما أن "سترابون" يذكرنا بالعدد الكبير للمنشآت الفينيقية التي زخر بها هذا الخليج[3].

وعموما كانت (ليكسوس)، كانت تعرف نوعا من السيادة والنفوذ على سائر المنشآت الفينيقية على غرار المستوطنات الفينيقية الكبرى مثل قرطاج وقادس التي خلقت دائرة نفوذها التجاري المستقل.

ب-2- من خلال المعطيات الأثرية:

علاوة على معطيات المصادر الأدبية، يمكن إضافة العناصر الأثرية التي يوفرها موقع "ليكسوس" نفسه، وذلك لتدعيم الفرضية التي تجعلها مستوطنة تجارية فضلا عن اعتبارها مستوطنة للتعبير السكاني؛ فالجرار الكبيرة من نوع "Pithoi" التي تم اكتشافها في جل الحفريات التي أنجزها كل "ميكل طراديل M.Tarradell" و"ميشيل بونسيك M.Pousich"، وقمات بها البعثة الأركيولوجية المغربية الإسبانية، توحي بوجود مركز فينيقي مختص في التجارة البحرية. ذلك أن هذا النوع الخزفي كان يستخدم في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، أو في شرق البحر المتوسط كأواني كبيرة للتخزين ونقل البضاعةن

1- Desanges (J), Recherches sur l’activité des méditerranéesn aux confins de l’Afrique, in M.E.F.R.A, 1978, Rome, palais Farnèze, p146.
2- Polybe, histoire générale, traduit par : Felix Bouchot, Paris, éditeur charpenter, 1856, Liv, 43, chap « lybie ».
3- Strabon, op.cit, XVI, 3,2,3,8.

ويرجح أن الآنية الخزفية كانت تنقل بضاعة ثقيلة تعود إلى القرن الخامس قبل الميلاد[1]، وأبرزت الدراسة التي قامت بها "ماريا بيلين M.Belén" وآخرون للمواد الأثرية التي اكتشفها طراديل في حفريات البازيليكا أن ليكسوس عرفت جرار لها ثلاث عروات ملتصقة من كل جانب[2].

كما نشير كذلك إلى تجارة "الأمفورات Amphoral" التي سادت بليكسوس، إذ أن الأمفورات الفينيقية تنتمي إلى صنف الأواني الخزفية التي كانت تستخدم لنقل البضاعة، وبالتالي تكشف عن النشاط التجاري وهي جرار (أمفورات) النقل والتخزين من نوع pithoi ، ومنه يمكن القول أن "ليكسوس" عرفت أوان خزفية عليها علامة التجارة الفينيقية، نذكر منها القارورات المعروفة بقارورات العطر الفينيقية، ولقد كانت تستخدم كأداة لحزم المواد التجارية السائلة مثل البلسم والعطور المختلفة[3].

ويمكن القول أن الفخاريات عثر عليها في ليكسوس تعود إلى القرنين الخامس والرابع قبل الميلاد، وهي فخريات فينيقية وإغريقية الصنع، مما يوحي بالعلاقات التجارية بين ليكسوس الفينيقية وبلاد الإغريق آنذاك[4].

هكذا إذن يتضح لنا أن الاستيطان الفينيقي في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، جاء نتيجة النشاط التجاري للفينيقيين بشكل أساسي؛ فالتجارة ساهمت في خلق ونشأة تلك المستوطنات، وهذه الأخيرة بدورها ساهمت في تطور وازدهار التجارة البحرية الفينيقية.

7- أهم المحطات الفينيقية:

1- Tarradell (M), los excavaciones de lixus, in, ampurias, 13, 1951, p186-190.

2- Belén (M) et Autres, Fenicios en el Atlantico. Excavaciones Espanolas en lixus : losconjunto – cata Basilica- Complutum Extra, 6, 1996, p352.

3- Pousichi (M), Lixus, le quartier des temples, in, Etudees et travaux d'Archéologie marocaine, tome 9, Rabat, 1981, p65.

4- Cintas (P), Fouilles puniques à Tipaza, in, R.AF, XCII, 1948, p307-309.

إن إنشاء المحطات الفينيقية في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط كان كنتيجة للحضور الفينيقي في المنطقة، فقد كان خروج الفينيقيين المبكر من الساحل الفينيقي (الوطن الأم)، وذلك في اتجاهات مختلفة على شكل رحلات تجارية[1]، ويخبرنا "بلين القديم– Pline l'Ancien" "أن الأسطول الصوري وتأسيس (جاديس Cadix)، كما أسس الصوريون الأوائل (أوتيكا–Utica)"[2]، وقد استلزم لتوغل الفينيقيين وجود محطات ومرافئ طبيعية يلجأون إليها للراحة ومعاودة الانطلاق نحو مناطق جديدة، وحسب "سترابون" الذي يذكر بالاستناد إلى "ايراتوستين Eratosthene" حيث أقام الفينيقيون حوالي 300 محطة في البحر الأبيض المتوسط القديم[3].

ولم تلبث هذه المحطات التجارية أن تحولت إلى مناطق يستقر بها الفينيقيون بصفة دائمة (مستوطنة– Colonia)، فالكتاب القدامى يقرون أن التوسع الفينيقي، كان ذا طبيعة تجارية بحتة، فتأسيس المستوطنات في صقلية وسردينيا وشبه جزيرة إيبيريا، وذلك بتجارة الفضة والذهب المجلوب من إفريقيا (Afria) والقصدير المستخرج من مناجم شمال غربي إيبيريا[4]، ثم إن هذه المحطات تحولت وتطورت إلى مراكز تجارية لتصبح فيما بعد مستوطنات مع نهاية الألفية الثانية قبل الميلاد[5].

وهذا "ديودور الصقلي" يورد لنا رواية جاء فيها مايلي: "نجح الفينيقيون في مشاريعهم وجمعوا ثروات طائلة، وإذ تحتوي بلاد الإيبيريين على أوفر مناجم الفضة المعروفة وأروعها، وكان السكان الأصليون يجهلون استعمالها، ولكن الفينيقيين الذين جاؤوا

1- Warmington (B-h), Carthage, Londres, Ed, pelican Books, 1964, pp 74-76.

2- pline l'Ancien, H.H, XV, 216, Velleius parterculus, Histire romaine, op.cit, I, 2-3.

3- Strabon, op.cit, I,3,2.

كان الفينيقيون لا يراعون في سفنهم التجارية السريعة بقدر ماكانوا يهتمون بسعة السفينة ونظرا لأن هذه السفن كانت لا تعتمد إلا على الأشرعة وعضلات المجدفين، فإن المسافة التي كانت تقطعها السفينة في اليوم الواحد، لا تتجاوز 30 ميلا بحريا، وكان التجار الفينيقيون يستريحون خلال الليل من عناء التجذيف اليومي، وذلك سميت المحطات التي كانوا ينزلون فيها (محطات استراحة)، ثم تحولت هذه المحطات إلى محطات تجارية يتم فيها التبادل التجاري بالمقايضة. أنظر: غانم (محمد الصغير)، التوسع الفينيقي، ص94.

4- Avienus, oran maritima, op.cit, I, 1,2.

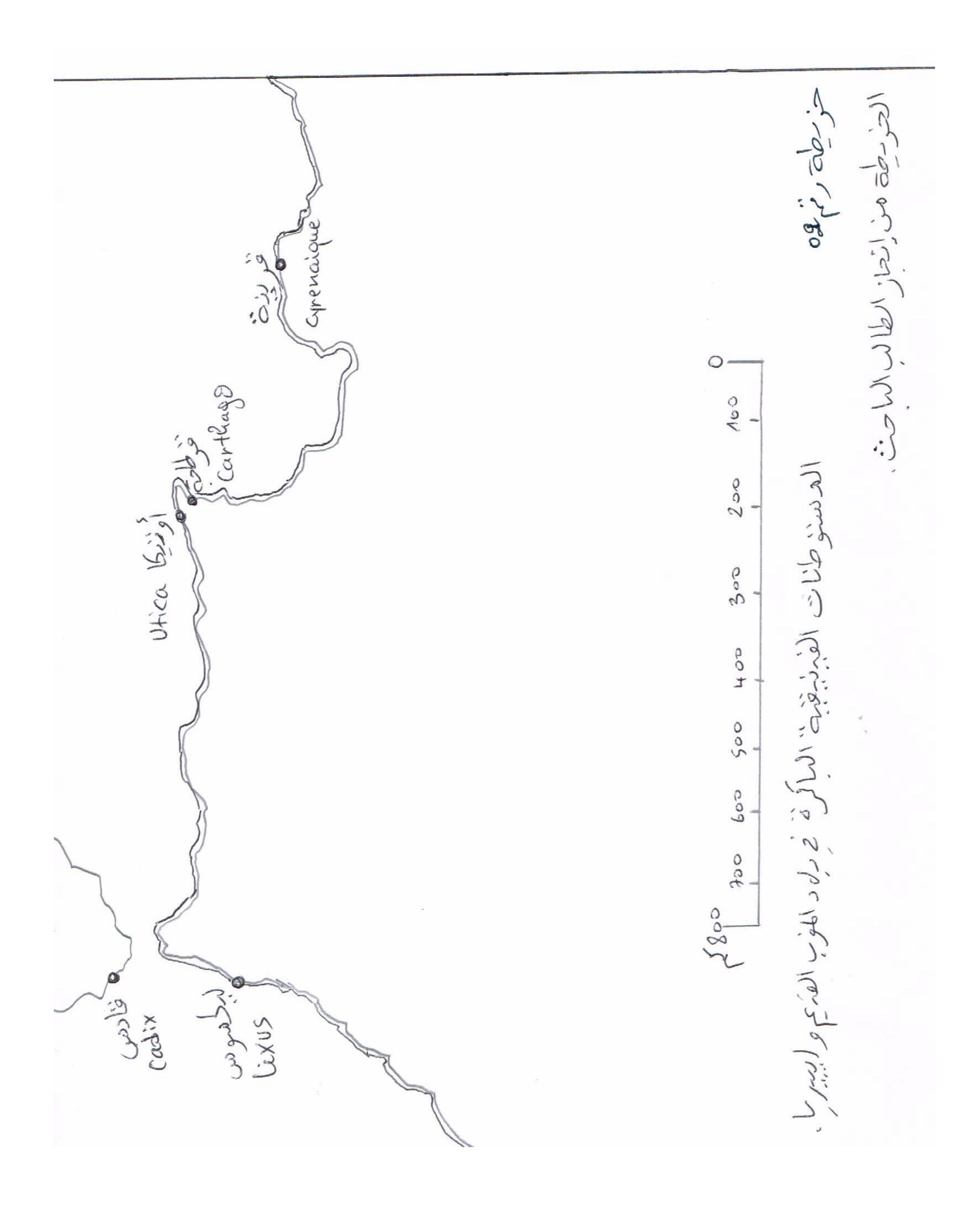
وهذا الشاعر "أفينوس الذي يشهد في قصيدته "الضفة البحرية" بالسفن الفينيقية المحملة بالقصدير، من مناجم بلاد الألبيون Albiones (الجزر البريطانية حاليا)، Liv,I, 1,2.

5- Cintas (P) Manuel, op.cit, pp 253-254.

تجارا كانوا يشترون تلك الفضة مقابل بضاعة ذات قيمة ضئيلة. وإذا كانوا يصدرون الفضة إلى بلاد الإغريق وإلا آسيا وشعوب أخرى كسبوا ثروات طائلة فهي تجارة تعاطوها زمنا طويلا فزادتهم عزة ومكنتهم من إرسال جاليات بعضها إلى صقلية وإلى الجزر المجاورة وبعضها إلى لوبة (بلاد المغرب القديم) وسردانيا وإيبيريا"[1]، ولقد أوردنا سالقا أولى الاتصالات للفينيقيين بسكان بلاد المغرب القديم عبر ما يسمى بالتجارة الصامتة[2] ثم تجاوزوا أعمدة هرقل (مضيق جبل طارق) [3].

ومن هنا يحق لنا أن نعتبر الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، قد تحول إلى بحيرة فينيقية بشكل يكاد يكون كليا، حيث انتشرت المحطات التجارية من صقلية شرقا إلى قادس غربا، ومن قرطاجة ببلاد المغرب القديم حتى جزر البليار، وجنوب شرق إسبانيا شمالا، خاصة ي عصر الهيمنة القرطاجية خلال القرنين الخامس والرابع قبل الميلاد؛ حيث تلك المحطات الفينيقية أهم الركائز التي استندت إليها إمبراطورية قرطاجة الناشئة.

1- Diodore, de Sicile, op.cit, 35.
2- Hérodote, histoire, op.cit, IV, 196.
3- Strabon, géographie, op.cit, Liv, III, 2,14.



خريطة رقم 02 : المستوطنات الفينيقية الباكرة في بلاد المغرب القديم وإيبيريا

الخريطة من إنجاز الباحث



الشكل رقم 01: أسطول فينيقي في البحر، رسم المشهد نحات أشوري خلال القرن السابق ق.م متحف اللوفر بباريس

المصدر: فنطر (م.ح) الفينيقيون بناة المتوسط، ص114.

الفصل الثاني

الملاحة البحرية القديمة

أولا: أشهر الرحلات البحرية في التاريخ

1- رحلة أونمون

2- رحلة نخاو

3- رحلة حانون القرطاجي

ثانيا: صناعة السفن

1- مقومات الوحدة الحضارية لحوض المتوسط

2- الصلات الحضارية القديمة بين دول البحر المتوسط

3- أهمية السفن في التجارة البحرية القديمة

ثالثا: التجارية الفينيقية من القرن الثاني عشر إلى القرن الثامن قبل الميلاد

1- السلع التجارية وأسواقها المختلفة

1.1- تجارة المواد الخام العضوية

2.1- تجارة التوابل والخمور

3.1- تجارة الحبوب الغذائية

4.1- تجارة النبيذ (الخمر)

5.1- تجارة مواد الخام المعدنية

رابعا: الموانئ الفينيقية البونية

1- موانئ الساحل الفينيقي

2- الموانئ الفينيقية بمنطقة طرابلس (ليبيا حاليا)

3- موانئ الساحل التونسي

4- الموانئ المغربية

أولا: أشهر الرحلات البحرية في التاريخ

1- رحلة أونمون (Ounamon):

إنه حسب نص أسطوري مصري قديم نجد فيه تفاصيل مهمة حول ظواهر السلب والنهب والإستيلاء على حمولة السفن الراسية في الموانئ خلال العصور القديمة، فالنص يروي رحلة "أونمون" (Ounamon)[1]، والمؤرخون يضعون تأريخ تقريبي لهذا المخطوط، والذي يؤرخ للفترة بـــ "العام الخامس من عهد حكم الفرعون رمسيس الحادي عشر (Ramsès XI) أي حوالي الألفية الثانية قبل الميلاد، وقد تساءل المختصون في علم المصريات (Eguptologie) حول مضمون الرحلة هل هي حكاية تراثية في أدبيات مصر القديمة أم الأمر يتعلق بسيرة ملاح قديم؟[2].

وأونمون (Ounamon) هو ربان زورق آمون (Ammon) وقد كان مبعوثا للكاهن (Sacerdos) الأعظم "هيرحور Hérihor" وكلف أونمون بالذهاب بحرا إلى مدينة جبيل (Byblos) في مهمة لجلب وشراء الخشب لبناء مركب كبير (أوزيحات Ouserhat). هذا المركب كان منوطا بحمل تمثال آمون عبر نهر النيل (Le Nil) خلال مراسيم احتفال مصري معروف بـــ "أوبيت Opet".

وكانت هذه الرحلة بتكليف من السلطات المصرية العليا في مصر السفلى، فأونمون (Ounamon) توجه إلى مدينة "تانيس (Tanis)" المصرية لحمل الرسائل الرسمية والسفر على متن زورق مصري مفتوح، يساعده في رحلته الطويلة المحفوفة بالمخاطر، وعندما رسا بميناء "دور"(Dor) تعرض للسطو من قبل لصوص (سرقت نصف محتويات وحمولة المركب). عند وصوله إلى جُبيل (Byblos) اضطر الانتظار سنة كاملة لأنه لم يقدم لحكام "جبيل" لا الرسائل الرسمية ولا الهدايا الدبلوماسية –التي نهبت منه– لكنه مع ذلك عاد بالخشب والبضائع اللازمة، غير أنه في رحلة عودته صادفته عاصفة بحرية هوجاء،

1- Despens (R), Droit international et commerce ou début de la dynstie XXI, Analyse juridique du rapport d'ounamon, in Actes du colloque aide à IFaO, le Caire, 1996, institut Français d'archéologie orientale, 1998, p105-126.

2- Bunnens (G), l'éxpansion en méditerranée, Rome, Bruxelles, in, institut historique belge de Rome, 1979, p08-16.

ألزمته الرسو بجزيرة قبرص، أين كاد أن يقتل من قبل سكان الجزيرة الذين أرادوا نهب حمولة سفينته. ومن حسن حظه تلقى وحظي بحماية ملكة قبرص (Chypre). ومخطوط الرحلة فقد وضاع ولم نعرف نهاية رحلته البحرية الشهيرة.

ومن خلال نص الرحلة نتكشف ظاهرتي النهب والسلب والذي تعرض لها "أونمون" ثم السرقة التي قام بها أحد طاقم السفينة، وذلك أثناء مكوثه بجبيل لمدة عام كامل، ثم أن الزورق بحمولته وحتى أفراد طاقم المركب تم بيعهم بسوق بجزيرة قبرص. من هنا تتدخل الملكة وذلك لعتق "أونمون"، وتمكينه من مواصلة رحلته البحرية، فقانون حجز السفينة الراسية بحمولتها، كان يُعد حق وعادة (pratique) تجارية وقانونية سائدة في تلك العصور.

فالتلمود يخبرنا أن الأشياء المسترجعة بعد عاصفة بحرية أو غرق زورق ما، تعود للشخص الذي عثر عليها[1].

ونتيجة عمليات السلب والنهب وأعمال القرصنة في عرض بحر الأبيض المتوسط القديم، اهتدى الفينيقيون لاحقا إلى سبيل وحيد وهو إنشاء محطات رسو السفن "الإسكالات"(Escales) وهذا قبل إنشاء وتأسيس المدن التجارية الكبرى، فهذه المحطات التجارية كانت تضمن سلامة السفن من تعرضها لعمليات النهب واللصوصية والقرصنة[2].

إن سكان الجزر (Insulaires) في البحر المتوسط القديم، كانوا في الأغلب بدو رحل لهم مواشيهم، وكان لديهم مناجم الرصاص، ويقايضون(Troc) بضائعهم وسلعهم (في الغالب جلود مواشيهم)، مقابل جرار يحملها لهم تجار أو مقابل الملح وأواني برونزية، وهؤلاء التجار الأوائل لم يكونوا إلا الفينيقيين، هؤلاء وحتى يحتفظون بسر الأسواق البعيدة والطرق البحرية، لم يتورعوا من إغراق إحدى سفنهم للحفاظ على سرية البحري البحري من منافسة الإغريق ثم الرومان[3].

وبذلك كان غرق السفن من المخاطر التي كانت تحدق بالتجارة البحرية الفينيقية[4].

1- Talnud de Jerusalem, Schequalim, VII,2 (traduction schwab, tome V, p314).
2- Hérodote, Histoire, I, 1, 166.
3- Strabon, géographie, traduit du grèc par F.Lassèrre, Paris, les belles lettres, 1966, Liv, III,V, 11.
4- Flavius Josèphe, Autobiographie, 3, 15.

2- رحلة نخاو (Néchao)

في القرن السابع قبل الميلاد، خلال فترة حكم الفرعون سباميتيق الأول (664 ق.م– 610 ق.م) والفرعون نخاو (Néchao) (610 ق.م–595 ق.م) وحسب رواية هيرودوت، فالفرعون "نخاو" طلب من الفينيقيين لاقيام برحلة، كانت نقطة انطلاقها من شواطئ البحر الأحمر، وقد ضمت هذه الرحلة عشرة سفن حربية وقد وردت تفاصيل الرحلة في مؤلف هيرودوت –التاريخ– في الكتاب الراعب، الفقرة 42، في الكتاب المسمى "ميلبومين" (Melpomène) والنص هو على النحو التالي:

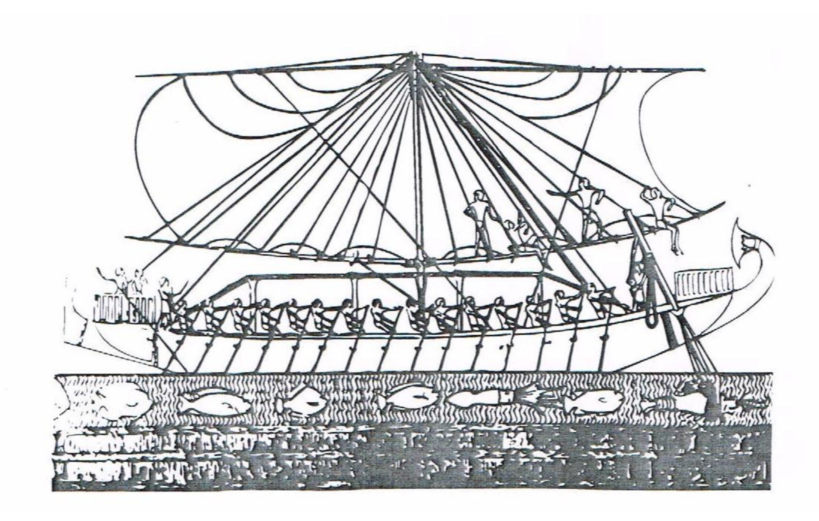
"نيكوس" (Nécos) –ويقصد به نخاو– ملك المصريين، قرر حفر قناة تربط مياه النيل بالخليج العربي (البحر الأحمر)، لذا كلف الفينيقيين بالذهاب في رحلة على ظهر سفنهم، فسافروا في بعثة وقد عادوا عبر ممر أعمدة هرقل (مضيق جبل طارق) في البحار الغربية (البحر الأبيض المتوسط) والعودة هكذا إلى مصر، ومن ثم عبروا بحر إيريثيريا وأبحروا في البحار الغربية (المحيط الأطلسي) ودامت رحلتهم سنتين، وفي السنة الثالثة عبروا أعمدة هرقل ثم عادوا إلى مصر، ومن ثم عرفوا شواطئ ليبيا لأول مرة[1].

وفيما سبق كانت مصر على صلات تجارية وطيدة بجزر كريت وصقلية منذ الأسرتين الأولى والثانية، وعلى صلات بحرية كذلك ببلاد البنت (Pount) (الصومال حاليا) منذ عهد الأسرتين الرابعة والخامسة (2470 –2340 ق.م)، وفي عهد الدولة الحديثة (الأسرة 18) أرسلت الملكة حتشبسوت بعثة بحرية إلى بلاد البُنت وذلك ف يعام 1495 ق.م، وقد كانت بعثة تشبه رحلة الكشف العلمي؛ إذ عادت السفن الخمس محملة بالنباتات الغريبة والتوابل والمعادن والعاج وريش النعام والقرود والصمغ، ودونت أخبار هذه البعثة

1- Hérodote, Histoire, IV, 42 ; Villeneuve (F), routes maritimes, concaisons et épaves en Mer rouge, Paris, la Sorbonne, 2012, p.

على شكل رسوم ونقوش بارزة على جدران معبد الدير البحر. كما أوضحت الرسوم كذلك أنواعا غريبة من أحياء البحار الحارة بما فيها الأسماك والأخطوبوطيات[1].

كما قاد القائد هاميلكون (Hamilcon) رحلة نحو المحيط الأطلسي حوالي 450 ق.م وبلغ الجزر البريطانية حيث ذكرها "أفينوس فيستوس" (Avienus)[2] في قصيدته الشهيرة الضفة البحرية (Ora maritime).

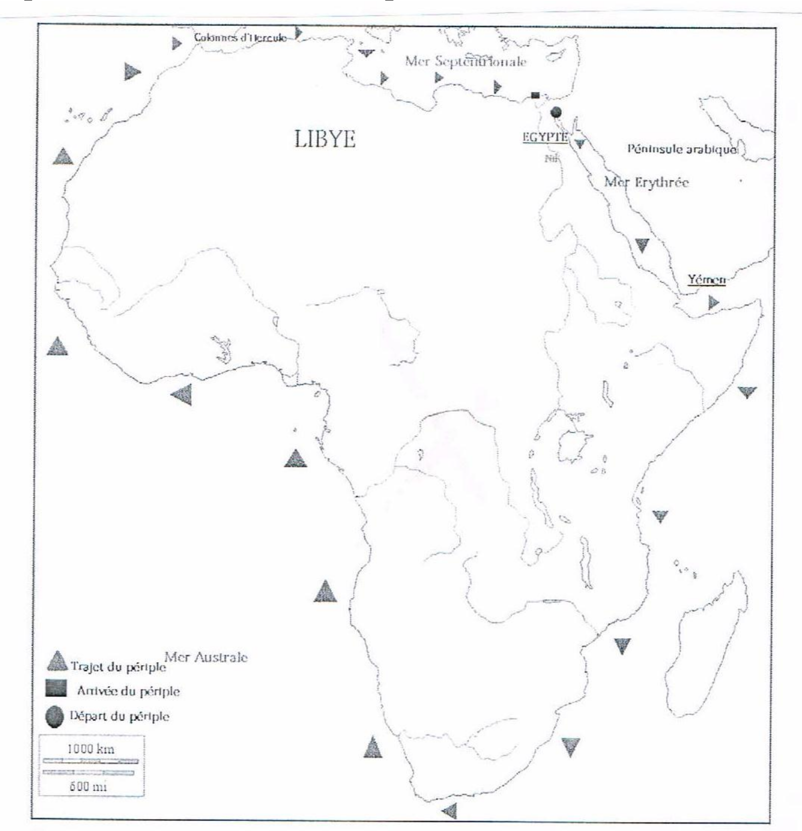


1- عبد العليم (أنور) الملاحة وعلوم البحار عند العرب، الكويت، منشورات عالم المعرفة، 1979، ص16.

2- Avienus (Festus), ora maritima, traduit par, E.Despois, Paris, Ed, Panckouke, 1843, Livre 1.

شكل رقم11: إحدى سفن بعثة الملكة حتشبسوت إلى بلاد بنت (الصومال)، وهي منقوشة على جدران معبد الدير البحري بمصر. لاحظ أنواع الأسماك والحبارات الممثلة بدقة أسفل المركب

Villeneuve (F), routes maritimes, cargaisons et épaves en Mer rouge, de l'âge de Bronze à l'époque moderne, Paris, 2012, p22.



شكل رقم 12 : يمثل خريطة تبين مسار رحلة نخاو

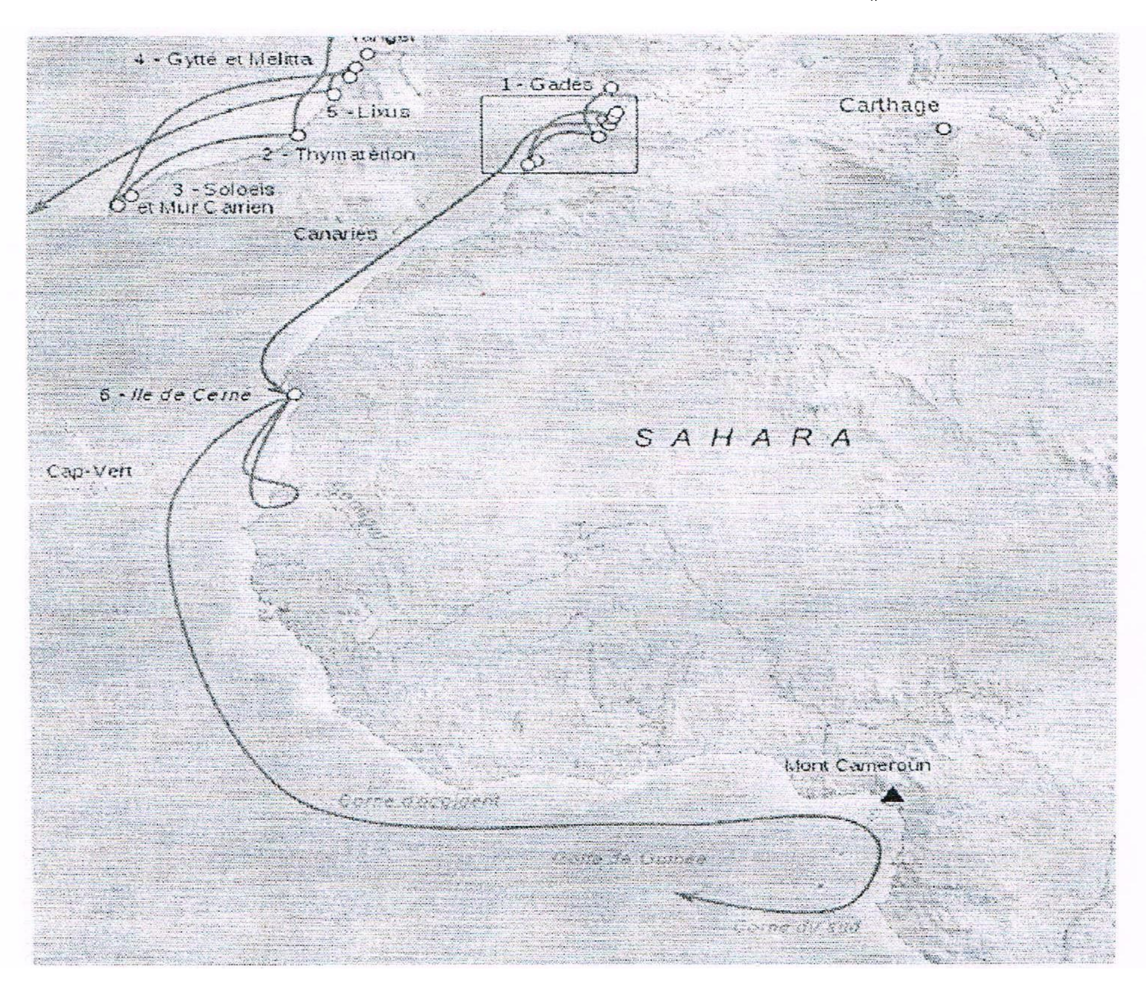
Villeneuve (F), Op.cit, p23

3- رحلة حانون (Hannon)

كتب نص الرحلة كاتب مجهول (حوالي القرن السادس أو الخامس ق.م) وقد على مخطوط الرحلة في القرن التاسع ميلادي، وهو نص رحلة ملك القرطاجيين حانون ومحاولة الدوران حول إفريقيا، متجاوزا بذلك أعمدة هرثل (مضيق جبل طارق) وكانت سفينة تقل حوالي ثلاثون ألفا من الرجال والنساء والمعدات والمؤونة اللازمة للرحلة[1]، وكانت غاية

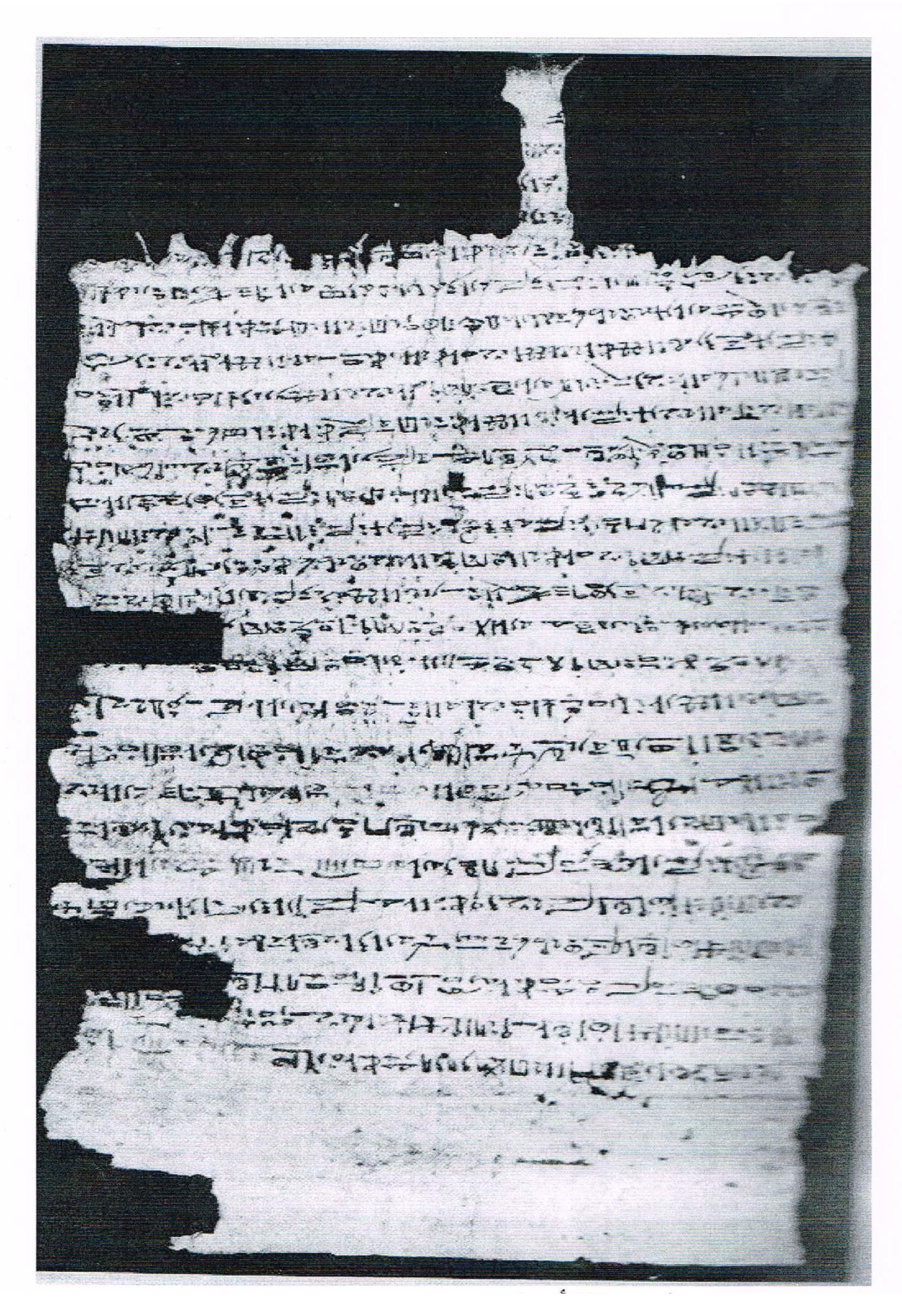
1- Anonyme, périple d'Hannon, traduction Française de : Staphane Gsell, Paris, Hachette, 1913 ; Moscati (S), l'empire de Carthage, Paris, Méditerranée, 1995, p243.

الرحلة استكشافية وقصد مها البحث عن أسواق جديدة لإنعاش اقتصاد قرطاجة[1]. ولقد سار حانون القرطاجي عكس مسار نخاو.



شكل رقم13: يبين رحلة حانون القرطاجي

1- Euzennat (Maurice), les périple d’Hannon, in, comptes rendus des séances de l’académie des inscriptions et belles lettres, 138, 1994, p559-580.



شكل رقم14 : يبين مخطوط رحلة أونامون (Ounamon)

Maitland, les premiers marchands des mers…, p25.

ثانيا- صناعة السفن

ارتبطت صناعة السفن بشكل عام بظهور أقدم الحضارات على سواحل وضفاف البحر الأبيض المتوسط، ويُعد المصريون القدماء هم رواد بناء السفن، فقد صنعوا أول الأمر زوارق من القصب كانوا يستخدمونها في النقل والتجارة عبر نهر النيل، ثم صنعوا السنف من الخشب واستخدموا في تحريكها المجاذيف والأشرعة المربعة وهي الأخرى استعملت لأغراض التجارة مع مدن الساحل الفينقي وخاصة جبيل(1).

ولم تتمكن مصر من صناعة سفن حربية حتى نهاية الألف الثانية قبل الميلاد(2)، غير أن التطور اللاحق لصناعة أو بناء السفن قد أحدثه سكان الساحل السوري حيث أضافوا أجزاء عليا للسفن الحربية لتستعمل من قبل المقاتلين والجذافين، وأن رفع سقف السفينة عند الفينيقيين يمكن رماة السهام من التصويب بسهولة على الأعداء، ثم زادوا إليها طابقا ثالثا لتكون أسرع ومناورة(3).

وقد أخذ الإغريق نظام بناء السفن الفينيقية وطوروه باستخدام سفن طويلة وصارت بذلك بثلاثة طوابق بحدود سنة 500 ق.م(4).

1- مقومات الوحدة الحضارية لحوض البحر المتوسط:

تختلف المجتمعات الحضارية في الزمان والمكان ولكل واحدة منها مظاهرها التي تميزها عن غيرها، والتجارة ترتبط بعاملين رئيسيين يمثلان الأساس في قيام الحركة التجارية وازدهارها، وقد لعب هذا الدور التجاري كوسيط بين الأمم والحضارات، وهذا ما امتازت به الحضارات التي نشأت في حوض البحر المتوسط، ويمكن تحديد هذين العاملين بـــ:

1- عطا الله محمود (مصطفى)، أسماء المراكب واستخداماتها من خلال النصوص والمناظر القديمة في مصر القديمة، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية الآثار، جامعة القاهرة، 1987، ص418.

2- مهاب (درويش)، الجران الأحمر والأبيض في التاريخ المصري القديم، مكتبة الإسكندرية، بدون تاريخ، ص18.

3- Noireaud (S), les premiers marchands des mers, Hollande, Time Life, 1974, p45.

4- أنور (عبد العليم)، ثروات جديدة من البحار، القاهرة، دار الكاتب العربي، 1967، ص212-213.

أ- الموقع الجغرافي الاستراتيجي.

ب- وجود طرق برية وبحرية تجارية مع وجود قوى أمنية تستيطع توفير الأمن وتضمن وصول البضائع التجارية المختلفة وسير القوافل وعدم وجود قيود جمركية على حركة البضائع التجارية الداخلية والخارجية[1].

وغالبا ما ينعكس هذا العامل الاقتصادي سلبا أو إيجابا على النواحي السياسية لمثل هذه الكيانات القديمة، فكان نجاح الدولة أو الإمبراطورية في المحافظة على طرق التجارة؛ إذ يمثل عنصر قوة واستمـــرارها وديمومتهـــا كقوة مهابـــة قادرة على مجابهة التحديات، أما تحول الطرق التجارية البرية والبحرية عنهـــا، يعني في الأخير سقوطها[2].

2- الصلات الحضارية القديمة بين دول البحر المتوسط:

كان حوض البحر المتوسط أو جزء منه هو المجال الأول للإمبراطوريات التي قامت ونشأت على ضفافه وهكذا اتجه المصريون في تكوين امبراطوريتهم في عهد فراعنة الدولة الحديثة إلى منطقة الساحل الفينيقي، والشواطئ الجنوبية لآسيا الصغرى، ومد "تحوتمس الثالث" نُفُوذه إلى ربوع البحر الايجي، وأقام أحد قادته على إحدى جزر هذا البحر، بينما شكلت آسيا الصغرى وسوريا ومصر ولايات في إمبراطورية الإسكندر (Aléxandre) القادم من مقدونيا على الشاطئ الأوربي للبحر المتوسط، والشـــيء ذاته يقال عن إمبراطورية روما التي جعلت البحر المتوسط بحيرة رومانية(Mare Nostrum)[3].

1- خريسات (محمد) وآخرون، تاريخ الحضارة الإنسانية، عمان، دار الكندي للنشر والتوزيعن 1999، ص96.
2- يحيي (لطفي عبد الوهاب)، اليونان مقدمة في التاريخ الحضاري، الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية، 1991ن ص20.
3-

وقد اشتهرت مصر في ذلك الوقت ببناء السفن المتينة التي كانت تمخر عباب البحرين الأبيض المتوسط والبحرالأحمر، إذ ارتبطت هذه الصناعة بشكل عام بظهور أقدم الحضارات على ضفاف البحر المتوسط، ويعد المصريون القدماء روادًا في صناعة أو "بناء السفن"[1].

وعلى الرغم من أن الأخشاب اللازمة لصناعة السفن البحرية لم تكن متوفرة في مصر القديمة، إلا أنها كانت تستورد من بلاد فينيقيا وجزر البحر الأبيض المتوسط[2]، بل وكانت مصر على علاقات قوية ووطيدة بجزر كريت وصقلية منذ عهد الأسرتين الأولى والثانية[3]؛ إذ أخذ أثرياء مصر القديمة يجلبون من الساحل الفينقي ما يلزمهم من خشب الأرز الذي صنع منه تجارهم ما يدهش الناظر، إذ صنعوا من خشب الأبنوس ومن العاج سفنا تجارية، ثم تعددت أنواع السفن فأصبح الضخم منها يستعمل في شحن البضائع والغلال والبهائم، كما بنيت القوارب البحرية ذات القلاع العظيمة والمجاذيف العديدة، وسفن ذلك العصر كانت أقدم سفن معروفة طافت على ضفاف البحر الأحمر والبحر المتوسط[4].

وبعدها تطورت صناعة "بناء السفن" وأصبحت مصر أول دولة بحرية معروفة، بعد أن شيد الفرعون "ساحورع" أسطولا بحريا ضخما وأوفده إلى الساحل الفينيقي وبلاد البونت "الصومال" وجنوبي خليج عدن لجلب البخور والعطور والأدهنة كثيرة الاستعمال عند المصريين القدامى[5].

1- مهاب (درويش)، الحر الأبيض والأحمر في التاريخ المصري القديم، الإسكندرية، (بدون تاريخ، د.ت)، ص2-3.
2- Harris (William.V), Bois et déboisement dans la méditerranée antique, in, Annals, histoire, 66, 2011, S.P, 124 (p-105-140).
3- أنور (عبد العليم)، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، الكويت، عالم المعربة، 1979، ص15.
4- Villeneuve (François), Op.cit, p12.
5- برستد (جيمس هنري)، تاريخ مصر من أقدم العصور إلى الفتح الفارسي، ترجمة: حسن كمال، القاهرة، مكتبة مدبولي، 1996، صص82-182.

ولم تتمكن مصر من صناعة سفن حربية حتى نهاية الألف الثانية قبل الميلاد، وذلك على يد الفينيقيين إذ أن البحرية الفينيقية هي أقدم وأشهر بحرية آنذاك[1] ومنذ الألفية الثالثة قبل الميلاد أخذ المصريون يجلبون خشب الساحل السوري لبناء السفن المسماة (كبت) على اسم المدينة الفينيقية (كبن) أو جبيل (Byblos)، وتتصف هذه السفينة الجُبيلية بالميزات الأساسية للمركب الفينيقي، فالزوارق الفينيقية كانت كبيرة ذات طرفين مرتفعين ومجهزة بدرابزون متحرك على الأرجح، وتسير بواسطة الأشرعة أو المجاذيف، ولقد جعل داخلها واسعا لتنقل الحمولة الكبيرة ويشتمل تجهيزها على سارية مزودة بعارضة وبأربعة أشرعة مربعة معلقة بجبال، وهناك سلالم تساعد في الوصول إلى مختلف أجزاء السارية، وتتألف الدفة (Gouvernail) من مجذافين كبيرين مثبتين في المؤخرة، ويلاحظ أن هذه الزوارق الكبيرة المستديرة أقدم نماذج (للماهون) الذي مازال يستعمل في شرق المتوسط[2].

أما السفن القرطاجية فقد كانت تستطيع حمل على متنها عدة مئات من الأشخاص وتحمل أحواضها كمية هامة من البضائع[3].

كما برع الفينيقيون في صناعة السفن الصغيرة والكبيرة المتطورة والتي تلائم شكل سواحلهم البحرية والانتقال إلى باقي الجزر من أجل التجارة وأخذ الاحتياطات العسكرية اللازمة حماية لبضائعهم من النهب[4].

ويُعد الفينيقيون البحارة الأوائل الذين جازفوا بأنفسهم في منطقة الحوض الغربي للبحر المتوسط، وتوغلوا في مجاهل المحيط الأطلسي، وكان سبب هذه القوة والشهرة فضولهم وقة أسطولهم البحري الذي اشتهروا به لاحقا؛ إذ أن تاريخ البحرية الفينيقية في

1- مازيل (جان)، تاريخ الحضارة الفينقية الكنعانية، ص69.

2- ميادان (مادلين هورسح، تاريخ قرطاج، ترجمة: إبراهيم بالش، بيروت، منشورات عويدات، الطبعة الأولى، 1981، ص80-81.

3- مازيل (ج)، المرجع السابق، ص164.

4- حسين (عاصم أحمد)، المدخل إلى تاريخ وحضارة الإغريق، القاهرة، مؤسسة الإسراء للنشر و التوزيع، 1998، ص74.

شرقي المتوسط، كان أصيلا مما أنتج سبقا حضاريا وتجاريا للبحرية التجارية عنه للبحرية الحربية الفينيقية [1].

وقد اختلفت السفن التجارية في شكلها عن السفن الحربية، حيث أن النوع الأول كانت مستديرة وتظهر بمقدمة ومؤخرة مرتفعتين وشكل المقدمة غالبا ما يشبه عنق ورأس الطير، وكانت السفن التجارية في أول الأمر شراعية ثم تقدمت تقنيات بناء السفن، وأصبحت السفن المطورة تتوغل في البحار والمحيطات، فزودت بالمجاذيف التي تستعين بها في أغلب الأحيان عند الدخول إلى الموانئ أو الخروج منها في حالة سكون الرياح، وهي تشبه إلى حد كبير السفن المستعملة حاليا في مرافئ سوريا، ويشترط في السفينة الفينيقية التجارية سعتها الكبيرة لحمل الكثير من البضائع (Cargaisons) بغض النظر عن عامل السرعة، وقد وجدت عدة نماذج لسفن تجارية فينيقية منقوشة على جدران (Bas-relief) قصر "خرسباد" الذي بني في عهد "سرجون الثاني" ملك أشور (722 ق.م–705 ق.م) [2].

بالإضافة إلى ذلك كانت السفينة مجهزة أيضا بصاري مركزي مُدّ عليه شراع مربع، وهناك رسم آخر لسفينة شراعية فينيقية عثر عليها الآثاريون سنة 1914 مرسوما على جانب إحدى التوابيت في مدينة صيدا (Sidon)، وكان هذا الرسم يمثل جسم سفينة مستديرة مؤخرتها مرتفعة على شكل رقبة طير البجع ومقدمتها تنتهي بسقيفة حارس لها قلع كبير مربع محمول على صاري صغير به قلع يستعان به على تحريك الدفة وتوجيه السفينة من مركز ثقلها[3].

ورغم أن الفينيقيين كانوا لا يعرفون البوصلة، فإنهم كانوا يعتمدون في رحلاتهم وأسفارهم على النجم القطبي، وقد بلغ الأسطول الفينيقي التجاري شأنا عظيما، نتيجة التطور في صناعة "بناء السفن" في منطقة الحوض الشرقي للبحر الأبيض المتوسط، وذلك

1- Contenau (Georges), la civilisation phénicienne, Paris, Payot, 1949, p234.
2- Pomey (Patrice), et autres, la navigation dans l’antiquité, Paris, Payot, 1979, p79.
3- غانم (محمد الصغير)، التوسع الفينيقي، ص57.

منذ القرن الحادي عشر قبل الميلاد في عهد صيدا (Sidon) وصور (Tyr)[1]، واعتبارا من القرن السادس قبل الميلاد بدأت قرطاجة تتسلم الريادة والهيمنة (hégémonie) في الحوض الغربي للبحر المتوسط، وواصل الأسطول الفينيقي ازدهاره تحت زعامتها إلى أن انهزم واضمحل نهائيا عقب الحرب اليونانية الثانية 201 ق.م[2] وورثت قرطاجة بحرية صور (Tyr)، ولاقت الشهرة نفسها، ولا يعود الفضل في ذلك لقوة مراكبها فحسب، بل أيضا لخبرة بحارتها الذين لم يعرفوا البوصلة وإنما كانوا يهتدون بكوكب الدب الأكبر[3].

وعرفت في مدية صور (Tyr) مراكب "تارشيش" التي بلغتنا شهرتها من خلال النصوص التوراتية والاهتمام الذي أولاها الملك سليمان حسب ما تذكر الروايات[4]، إذ تعتبر أقدم نماذج للمراكب التجارية التي كانت قرطاجة تملك أعدادا كبيرة منها، وقد استخدمت كذلك في نقل الجيوش القرطاجية والمعدات الحربية وغيرها، وذلك عند نشوب الحرب لأن البحرية الرسمية في قرطاجة غير كافية، وكانت البحرية الحربية القرطاجية منافذ الأقاليم الخاضعة لنفوذ قرطاجة التجاري في زمن السلم من خطر القراصنة[5]، وتحرس القوافل البحرية وتهاجم في زمن الحرب أساطيل العدو[6].

ومعلوم أن البحرية التجارية لدى الفينيقيين كانت أسبق زمنيا من البحرية الحربية ولا نستطيع أن نحدد تاريخا معينا لظهور هذه الأخيرة في الحوض الشرقي للبحر المتوسط، غير أن الذي نعرفه هو أن الفينيقيين كانوا يقودون البحرية الحربية في بلاد الشرق القديم وكان الأشوريون عند استيلائهم على الساحل الفينيقي يستخدمون سفن المدن الخاضعة لهم[7].

1- غانم (محمد الصغير)، التوسع الفينيقي، ص57.
2- عياد (محمد كامل)، تاريخ اليونان، ط1، دمشق، 1966، الجزء الأول، ص131.
3- غانم (محمد الصغير)، المرجع السابق، ص59.
4- Bruggeman (Henrich), Massaxa et la mer rouge, Paris, UNESCO, 2002, p12.
5- Brulé (P), La piraterie crétoise hellénistique, Paris, les belles lettres, 1978, p126.
6- عصفور (أبو المحاسن)، المدن الفينيقية، بيروت، دار النهضة العربية، 1981، ص114.
7- السواح (فراس)، الحدث التوراتي والشرق الأدنى القديم، دمشق، دار علاء الدين، 2015، ص71.

3- أهمية السفن في التجارة البحرية القديمة

إن مؤرخي التجارة القديمة يولون أهمية بالغة إلى قضية شراء السفن ويفرقون بين أنواعها ومدى اختلافها وحتى تسعيرة وثمن شراء السفن[1].

فبالفعل فهناك عدة أنواع للسفن كانت تستعمل في نقل البضائع التجارية[2]، فسترابون (Strabon) يورد أنواعا مختلفة لهذه السفن ومنها ما تحمل التسميات التالية: "أفراكت (Aphract)، ولومبوي (Lomboi)، وكماراي (Kamarai)، وأكاتيا (Akatai) وكانت هذه السفن بأنواعها تستعمل كذلك للأغراض الحربية[3].

وكانت في أحيان كثيرة تحمل على متنها مرتزقة في زمن الحروب، وكانت ملكيتها للأغنياء وأثرياء المدن القديمة، وفي أحيان أخرى تستعمل هذه السفن لتنفيذ رحلات تجارية خاصة أي لحساب أحد الأثرياء[4].

ثالثا- التجارة الفينيقية من القرن الثاني عشر إلى القرن الثامن قبل الميلاد

1- السلع التجارية وأسواقها المختلفة

إن خير ما نستهل به هذا العنصر هو مرثية "حزيقيال" (Ezéchiel) ونبوئته الواردة في العهد القديم، سفر حزرقيال، الإصحاح السابع والعشرون: 3-5[5]، وهي مرثية تعتبر بمثابة قاموس جغرافي واقتصادي للتجارة الفينيقية في القرن الثامن قبل الميلاد تقريبا.

إذ تبدأ المرثية كما يأتي: "...يا صور أنت قلت أنا كاملة الجمال تخومك في قل الجور موارد صور (Tyr) .

1- Velissarapoulos (J), les nauclères grècs, Paris, Minard, 1980, p26.
2- Poveda (Pierre), le navire antique comme instrument du commerce maritime, université Aix-Marseille, thèse de Doctorat, 2012.
3- Strabon, VII,7,4.
4- Velissarapoulos (J), Les Naucléres grecs, recherche sur les institutions maritimes dans l'orient héllénisé, Paris, Minard, 1980, p27-28.
5- La Bible, le livre des rois et Ezéchiel, tablettes de la bibiothèque royale assyrienne de ninive (Britsh Museum)

نقرأ في سفر حزقيال، الإصحاح السابع والعشرون: 9–29 ما يلي: "...جميع سفن البحر وملاحوها كانوا فيك ليتاجروا بتجارتك، فارس ولود وفوط كانوا في جيشك رجال حربك، هعلقوا فيك ترسا وخوذة. هم صيّروا بهاءك، بنوا أرواد من جيشك، والأبطال كانوا في بروج. علقوا أتراسهم على أسوارك من حولك. هم تمموا جمالك. ترشيش تاجرتك بكثرة كل غنى بالفضة والحديد والقصدير والرصاص أقاموا أسواقك. ياوان وتوبال وماشك هم تجارك. بنفوس الناس وبآنية النحاس أقاموا تجارتك. ومن بيت توجرمة بالخيل والفرسان والبغال أقاموا أسواقك. بنو ددان تجارك. جزائر كثيرة تجار يدك. أدوا هديتك قرونا من العاج والأبنوس. آرام تاجرتك بكثرة صنائعك تاجروا في أسواقك بالبهرمان والأرجوان والمطرز والبوص والمرجان والياقوت. يهوذا وأرض إسرائيل هم تجارك. تاجروا في سوقك بحنطة منيت وحلوى وعسل وزيت بيسان. دمشق تاجرتك بكثرة صنائعك وكثرة كل غنى بخمر جلبون والصوف الأبيض. ودان وياوان قدموا غزلا في أسواقك. حديد مشغول وسليخة وقصب الذريرة كانت في سوقك. ددان تاجرتك بطنافس للركوب. العرب وكل رؤساء قيدار هم تجار يدك بالخرفان والكباش والأعتدة.

في هذه كانوا تُجارك. تجار شبا ورعمة هم تجارك. بأفخر كل أنواع الطيب وكل حجر كريم والذهب أقاموا أسواقك، حران وكنة وعدن تجار شبا (سبأ) وآشور وكلمد تجارك. هؤلاء تجارك بنفائس بأردية اسمانجونية ومطرزة واصونة ميرم معكومة بالحبال مصنوعة من الأرز بين بضائعك. سفن ترشيش قوافلك لتجارتك فامتلكأت وتمجدت جدا في قلب البحار...." [1].

فهذا وصف إجمالي البضائع والسلع التي كانت تجد طريقها إلى أسواق صور وسائر مدن فينيقيا والتجار الذين كانوا يقصدنوها من كل موانئ ومدن البحر المتوسط القديم.

1- سفرحزقيال، الإصحاح السابع والعشرون: 9–25.

لقد كان ملك صور "حيرام (Hiram) يعطي سليمان (Salamon) خشب الأرز وخشب السرو في حخين أعطى سليمان حيرام عشرين ألف مد حنطة طعاما لبيئة وعشرين مكيلا من الزيت[1].

فكانت مدينة صور مدينة عامرة إلى أن حاصرها الإسكندر المقدوني، نظرا للتفوق الفينيقي بأسطولهم البحري التجاري، فبعدحصار دام سبعة أشهر، سقطت صور في أيـــدي الفرسان المقدوتيين حسب يذكره لنا ديودور الصقلي (Diodore) [2] سنة 331 قبل الميلد.

ونستطيع تصنيف التجارة الفينيقية إلى الأقسام التالية:

1.1- تجارة المواد الخام العضوية:

وتشمل منتجات الغابات ومنتوجات المراعي والحيوانات، وقد كانت تجارة الخشب تحتل مركزا هاما، وذلك لبناء السفن وصنع قطع الأثاث[3].

وتبدو أهمية هذه التجارة بالنسبة للساحل الفينيقي، إذ كانت تعتبر غابات لبنان الغربية ومناطق حوران المناطق الوحيدة ذات الغابات الصالحة لبناء السفن في منطقة الهلال الخصب(Croissant Fertil) [4].

كما أن السفن الفينيقية كانت تشتغل في نقل الأخشاب من مصادر أخرى، مثل سواحل البحر الأسود وجبال طوروس وجبال القوقاز، وظلت تجارة الخشب رائجة إلى غاية عهد الاحتلال الروماني[5].

2.1- تجارة التوابل والبخور:

تقترن هذه التجارة في كتابات المؤرخين والجغرافيين القدامى ببلاد العرب حتى أن ثيوفراست (Theophrastus) اعتقد أن البخور والتي كانت تنمو في أقاليم سبأ وحضرموت باليمن السعيد، وأردف قائلا أن أشجارها كانت تنمو في حالة طبيعية[6]، وكانت منتوجات

1- مازيل (جان)، المرجع السابق، ص48.

2- Diodore de Sicile, Bibliothèque historique, XVII,46.

3- Harris (W.V), Op.cit, p105-140.

4- غلاب (محمد السيد)، الساحل الفينيقي وظهيره في الجغرافيا والتاريخ، بيروت، دار العلم للملايين، الطبعة الأولى، 1969، ص426-427.

5- Strabon, XI, II, 15-18.

6- Théophraste, Histoire des pants, IX, 4.

هذه التجارة تصل إلى أسواق فينيقيا (Phoenicia) ومنها إلى بقية أسواق حوض البحر الأبيض المتوسط.

3.1- تجارة الحبوب الغذائية:

كانت لتجارة الحبوب أهمية بالغة خاصة منذ أقدم العصور في حوض البحر المتوسط[1].

وقد نشطت تجارة القمح بين أقاليم البحر المتوسط، لا سيما في الحوضين الشرقي والغربي للبحر المتوسط، مما جعل تزايد في توزيع حقول القمح والحبوب عامة في هذه الرقعة الجغرافية[2].

4.1- تجارة النبيذ (الخمر):

يعتبر الخمر الشراب السائد في تجارات حوض البحر المتوسط، فيما عدا الجعة (la bière) التي كان يشربها المصريون القدامى، وقد اقترن ذكر عصر النبيذ (الخمر) في أساطير القدماء من المصريين والكنعانيين، العبرانيين والإغريق بأسماء أبطالهم وآلهتهم، مما يدل على عراقة هذه الصناعة النبيذية وقدمها[3].

ولم تكتف المدن المتوسطية بما تنتجه محليا، بل قامت بتجارة واسعة النطاق بين مدن وموانئ حوض البحر الأبيض المتوسط القديم، فكل إقليم امتاز بنوع من الخمر تفرقه عن الأنواع الأخرى، مما حدا بحزقيال بامتداح نبيذ وادي حلبون (حلب السورية حاليا) المطل على مدينة دمشق الفينيقية، وذكر تجارته التي كان مصدرها مدينة صور (Tyr)، في حين امتدح بلينوس القديم (Pline l'ancien) خمر ونبيذ جبيل (Byblos)[4] ومنه يصدر إلى مناطق أخرى نحو تراقيا (Thrace)، وجزيرة ناكسوس (Naxos) وجزيرة ليسبوس (Lesbus) ونحو جزر إيجه، وبالتالي كانت السفن الفينيقية تحمل على متنها دنان الخمر من إقليم إلى آخر.

1- De Candolle (A), origines des plantes cultivées, Paris, 1883, p289.
2- Strabon, géographie, XVI, 4,19.
3- Billiard (R), la vigne dans l'antiquité, Lyon, (sans maison d'édition), 1913, pp15-17.
4- Schaeffer (F), Ugaritica, I, Paris, Genthner, 1939, p111.

ومعلوم أن للفينيقيين الفضل في إدخال زراعة الكروم إلى أقاليم الحوض المتوسط القديم، وبالضبط إلى منطقة المغرب القديم، ومن الكتاب القدامى الذين تحدثوا في المسألة نجد الكاتب ماكروبيوس (Macrobe)[1]، فضلا عن المؤرخ بوزانياس (Pausanias) الذي تحدث عن سكان الأطلس الذين يتغذون بعنب كروم برية[2]، وبلينوس (Pline) الذي تحدث عن إنتاج كروم برية يستخدم في أغراض علاجية[3].

أما هيرودوت (Herodote) فقد أورد جزيرة في السواحل الشرقية لتونس القديمة مغطاة بالزيتون والكروم[4].

5.1- تجارة مواد الخام المعدنية

يذكر ديودور (Diodore) أن الفينيقيين قايضوا المعادن بالزيت والحلي المختلفة والمنتجات البحرية[5].

ولقد برع الكنعانيون في الصناعات التعدينية منذ عصر، وقد دل تحليل سكين حديدية عثر عليها في رأس شمرا، ترجع إلى القرن الرابع عشر قبل الميلاد، على أن الفينيقيين عرفوا مزج الحديد بغيره من المعادن ليحصلوا على الصلب، ويعتبرون في ذلك رواد في عالم صناعة المعدن.

وقد دفع بهم البحث عن القصدير لجعل النحاس أكثر قساوة، وعبروا لأول مرة الحوض الغربي للبحر المتوسط وارتادوا سواحل إسبانيا لأجل المعادن [6].

وتدل الآثار التي عثر عليها في مواقع مختلفة من الساحل الفينيقي وسوريا وفلسطين على العلاقة التجارية الوطيدة بين فينيقيا ومصر في المعادن وبينها وبين المراكز

1- Macrobe, Saturnale, I, 7,25.
2- Pausanias, déscription de la Grèce, I, 33-5.
3- Pline l’ancien, H.N, XII, 133 et XXIII,9.
4- Hérodote, Histoire, IV, 165.
5- Diodore de Sicile, Op.cit, V, 25, 3.
6- تسيركين (يولي.ب)، الحضارة الفينيقية في إسبانية، ترجمة يوسف أبي فاضل، بيروت، الطبعة الأولى، 1988، ص380.

الحضارية. كما يدل على ذلك قطع الذهب التي عثر عليها في جبيل (Byblos) ورأس شمرا[1].

رابعا: الموانئ الفينيقية البونية

لقد استلزمت الرحلات الطويلة بين الساحل الفينيقي وبين أقصى المستعمرات في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، وجود موانئ تركن إليها السفن في الطريق البحري، بدءا بالحوض الشرقي؛ حيث نجد مجموعة نماذج من الموانئ يمكن ذكر جانب منها:

1- موانئ الساحل الفينيقي:

- ميناء جبيل (Byblos):

والذي ورد ذكره في مسار رحلة "أونمون–" وكان ميناءا هاما في المبادلات التجارية بين مصر القديمة والساحل الفينيقي؛ إذ كانت (بيبلوس) وميناؤها تصدر الأخشاب نحو مصر، وذلك منذ عصر البرونز[2].

- ميناء أرواد (Arwad):

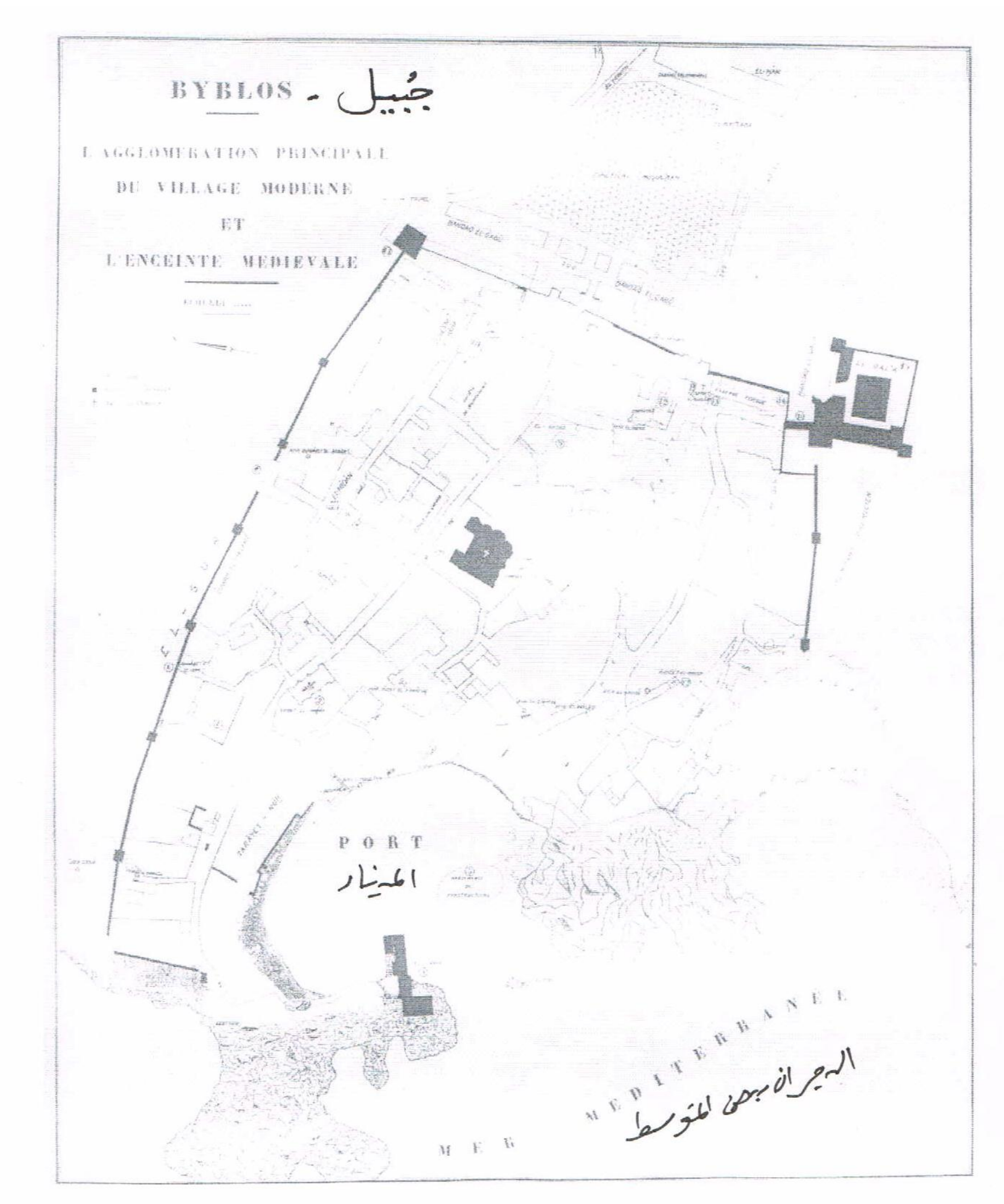
وشكلت مدينة (أرواد) بمينائها رفقة مدن صور (Tyr) و(صيدون Sidon) من أهم مدن وموانئ فينيقيا القديمة، وقد ورد اسم (أرواد) لأور مرة خلال الألفية الثالثة قبل الميلاد[3]، وقد كان لأرواد ميناء عظيم تنطلق منه السفن التجارية والحربية؛ إذ تذكر الوثائق القديمة برأس شمرا. الحملة البحرية المكونة من أسطول بحري هاجم وحاصر مدينة (صور–Tyr)[4].

1- Dussaud (René), Topographie historique de la Syrie antique et médievale, Paris, 1927, in B.A.H, Tome IV, p363.

2- عبد اللطيف (أ.ع)، التاريخ اليوناني، ص372.

3- Caragon (N), les ports phéniciens et puniques, géomorphologie et la frastrctures, vol1, thèse de Doctorat, université de Strasbour II, Marc Bloch, 2008, p35.

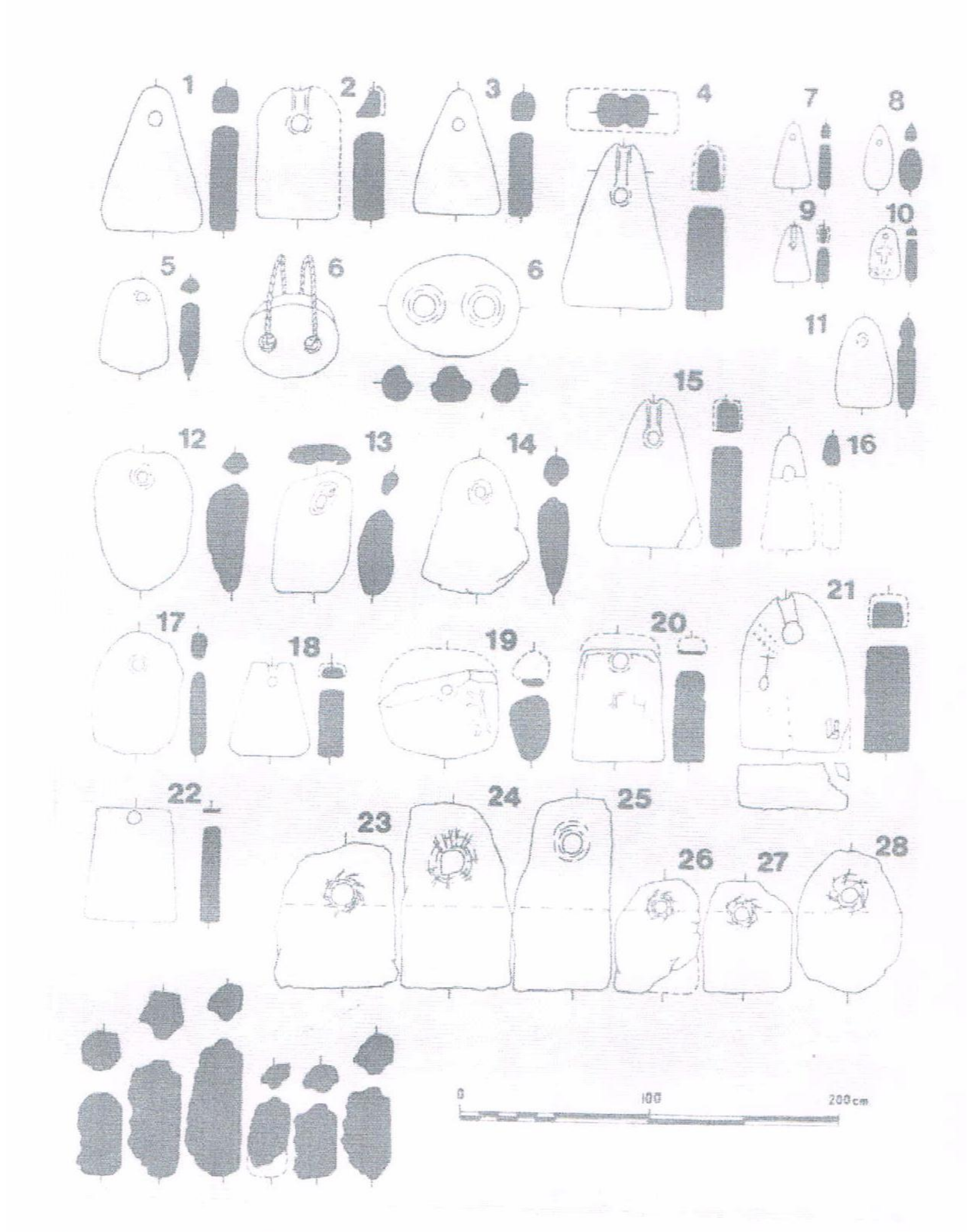
4- Arnand (P), « les ports de la phénicie à la fin de l’âge du Bronze récent (XIV-XIIIe siècles) d’après les textes cunéiformes de Syrie », in, SMEA (Studi Micenei ed Egeo Anatolici), 30,1992, p179-194.



16.07. Plan du village de Byblos, du port Nord, de la crique de Chamiyé et de l'enceinte médiévale de la ville basse (Dunand, 1939a).

شكل رقم (): جبيل منظر الميناء (ناحية الشمال)، نقلا عن:

Carayon (N), op.cit, p934.



16.11. Ancres découvertes à Byblos. 1, 3-4 : *In situ*, temple aux Obélisques, XIXe s. av. J.-C. 2. *In situ*, Temple aux Obélisques, XVIe s. av. J.-C. 5-9, 11, 15-16. Découvertes de surface. 10. Chapelle byzantine, XVIIe s. apr. J.-C. 12-14. Hors contexte. 17-18, 21. *In situ*, enclos sacré, XXIIIe-XXIe. 22. *In situ*, enclos sacré, XXXIIIe-XXXIe. 23-28. *In situ*, seuil du temple-tour (FROST, 1969b).

شكل رقم (): المراسي الموجودة بجبيل (Byblos)، نقلا عن:

Carayon (N), op.cit, p936.

وبالتالي كانت أرواد بمينائها أهم مركز حضاري وتجاري بحري[1].

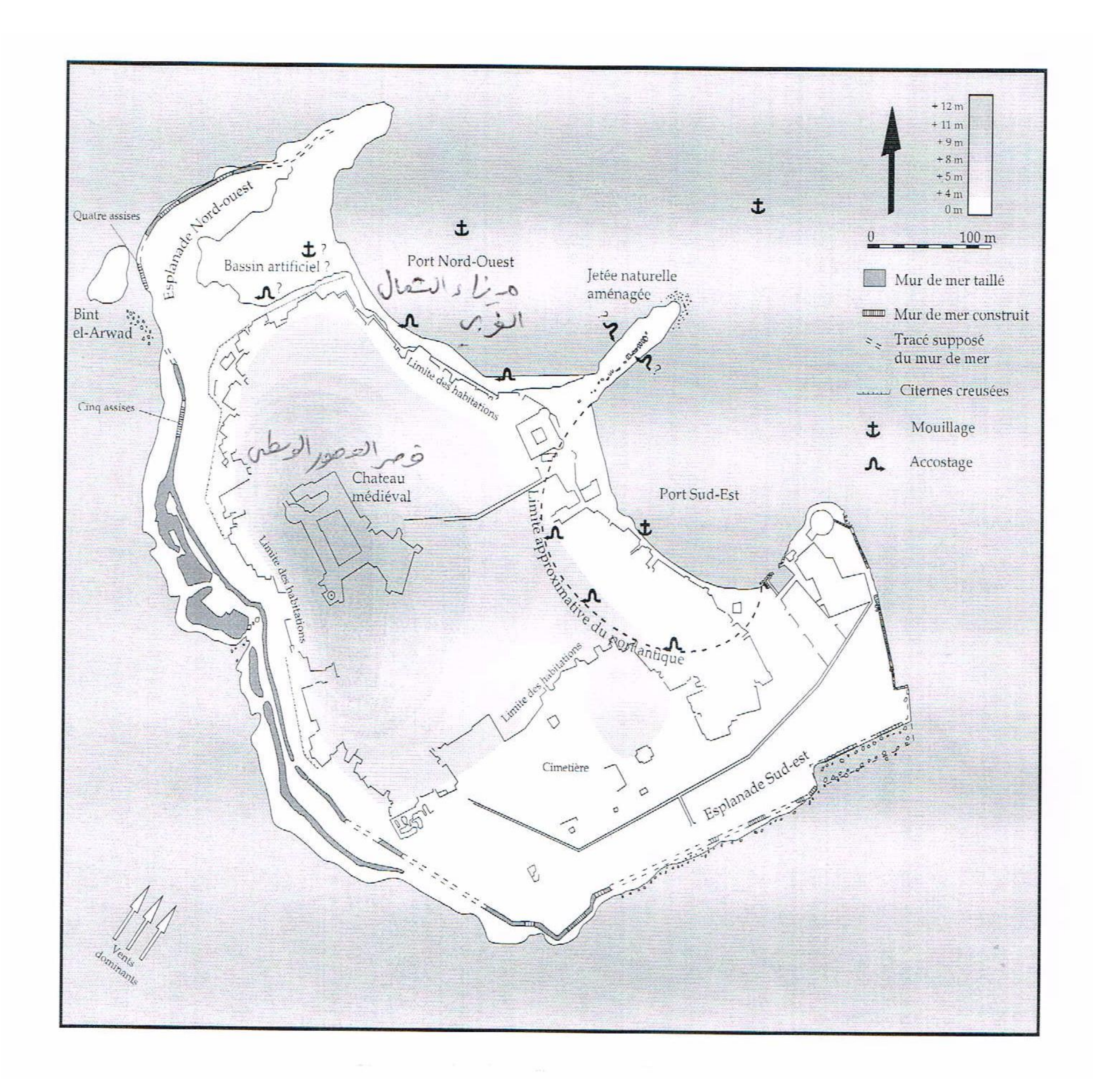
طرطوس (Tartous): ورد ذكرها في جغرافية بطليموس[2]، وهي مدينة بحرية بميناء، هو من أهم الموانئ قديما وحديثا، ويرجع نشاط المدينة إلى مينائها منذ نشأتها، وذلك منذ عهد إسكندر المقدوني[3].

2- الموانئ الفينيقية بمنطقة طرابلس (ليبيا الحالية) :

- ميناء لبدة- لبتيس الكبرى (Leptis-Magna).

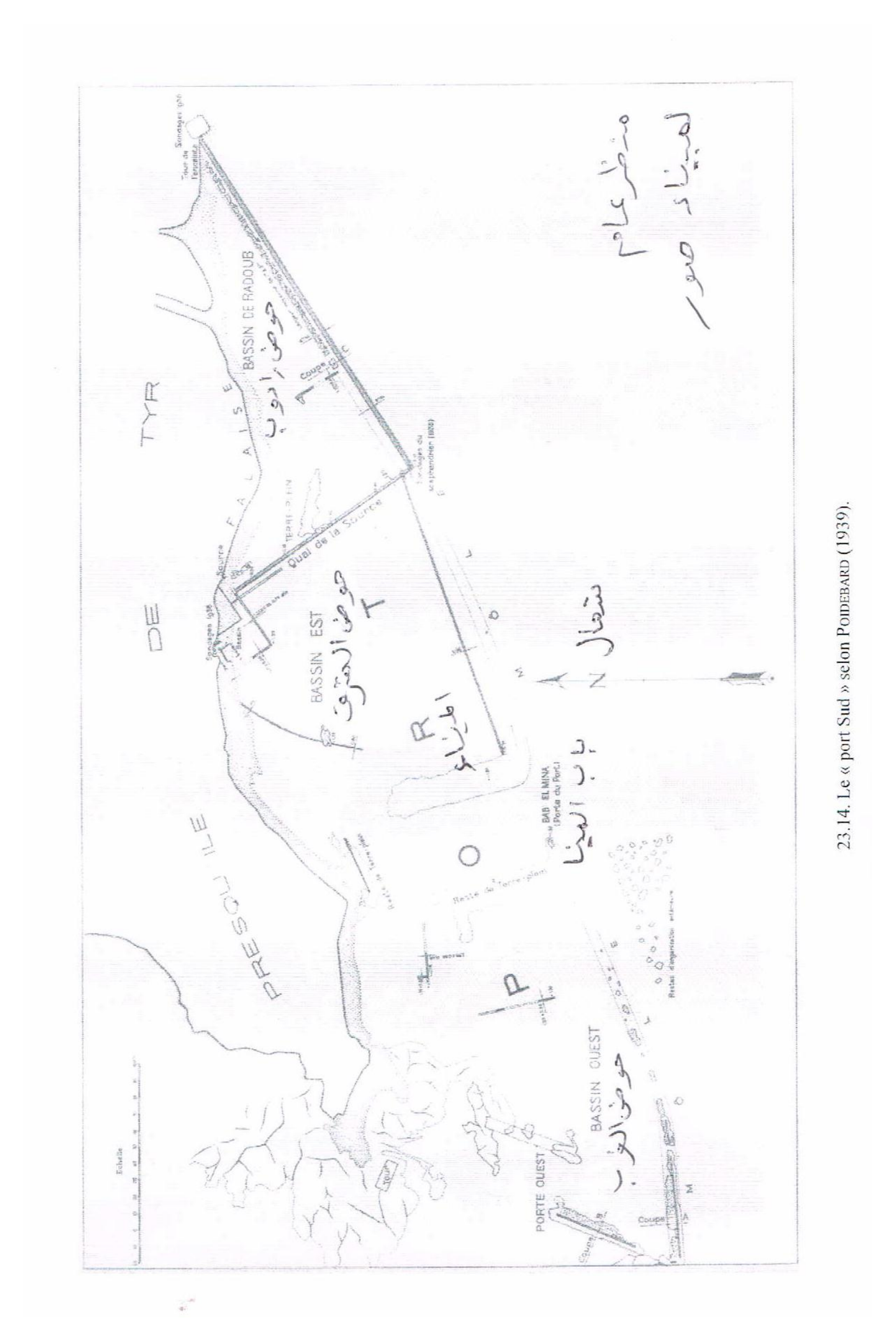
وعرفت المدينة باسم (لبدة) وباسم (نيابوليس–Neapolis) وذلك من خلال المصادر الأدبية[4]، وتم تأسيسها خلال العهد الحديدي وسكنها أول مرة أهل (صيدا) حسب رواية سالوست[5]، وعرفت خلال فترة الاحتلال الروماني بإنشاء ميناء كبير ذو مرافق ضخمة، وقادر على استيعاب شحنات السفن المختلفة[6].

1- Briquel (C), « le statut politique d'ARwad au IIe millénaire », in, ACFP, 4, (Actas del IV congresso Internacional de Estudios Fenicias y punicos), 2000.
2- Ptolémée, op.cit, V,15,16.
3- Sapin (J), « Symbiose éthno-linguistiques. Considérations géographiques et historiques sur la toponymie de la trouée de How (Syrie) », in, Transenphratène, 12, 1996, p24-25.
4- Pseudo-Scylax, op.cit, 110 ; Pline l'Ancien, H.N, V,27.
5- Salluste, guerre de jugurtha, 78,1.
6- Bartoccini (R)n « Il parto di Leptis Magna », in, Latomus, 58, 1962, Bruxelles, p228.243.



شكل رقم (): منظر عام لجزيرة أرواد، نقلا عن:

Carayon (N), op.cit, p902.



شكل رقم (): ميناء صور (الناحية الجنوبية) نقلا عن:

Carayon (N), les ports, op.cit, p989.

3- موانئ الساحل التونسي:

يذكر الكتاب القدامى، ثلاث محطات بحرية أسستها الفينيقيون منذ عصور قديمة، هي (أوتيكا–Utica) و(قرطاجة–Carthage) و(حضرموت–Hadrumète)[1]، بالإضافة إلى ميناء بينزرت Bizerte (Hippo Diarrhytus) الذي ورد ذكره عند سالوت[2].

- قرطاجة:

وهي أهم مدينة في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط وعرفت باسم (Carthago) أو (Karthago) عند اللاتيين والتي تعني المدينة الجديدة[3]، واشتهرت بمينائها الحربي والتجاري.

- أوتيكا(Utica):

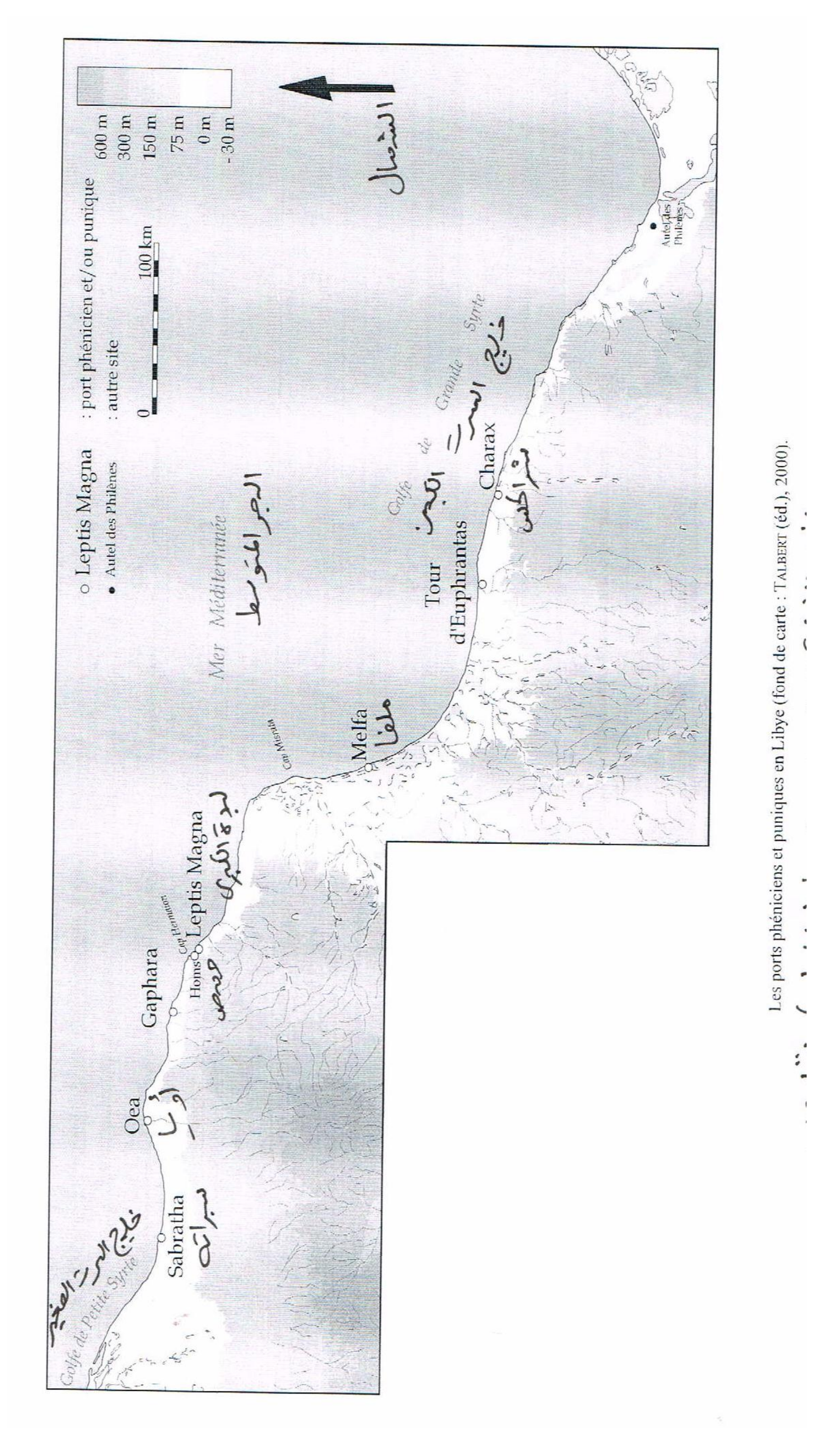
في الفترة البونية وردت في مسار رحلة شبيه سكيلاكس، وعند ديودور الصقلي الذي أورد قصة سقوطها والاستيلاء عليها من قبل أغاتوكليس وجيشه[4].

- ميناء ليليبيوم أو مارسلا في شبه جزيرة إيطاليا (Marsala-lilybée) وقد وردت في مسار الرحالة الجغرافي "شبيه سكيلاكس (Pseudo-Scylax)[5].

واعتبر هذا الميناء نشيطا جدا نظرا لموقعه الاستراتيجي وقد أبانت الحفريات الأثارية عن مواقع تؤرخ بالقرن الرابع الميلادي ونشاط سكاني مكون من بونيين العارفين بشؤون البحر، وكان هذا الميناء بمثابة موقع طبيعي يسمح بالدفاع عن الموقع في حالة هجوم بحري محتمل[6].

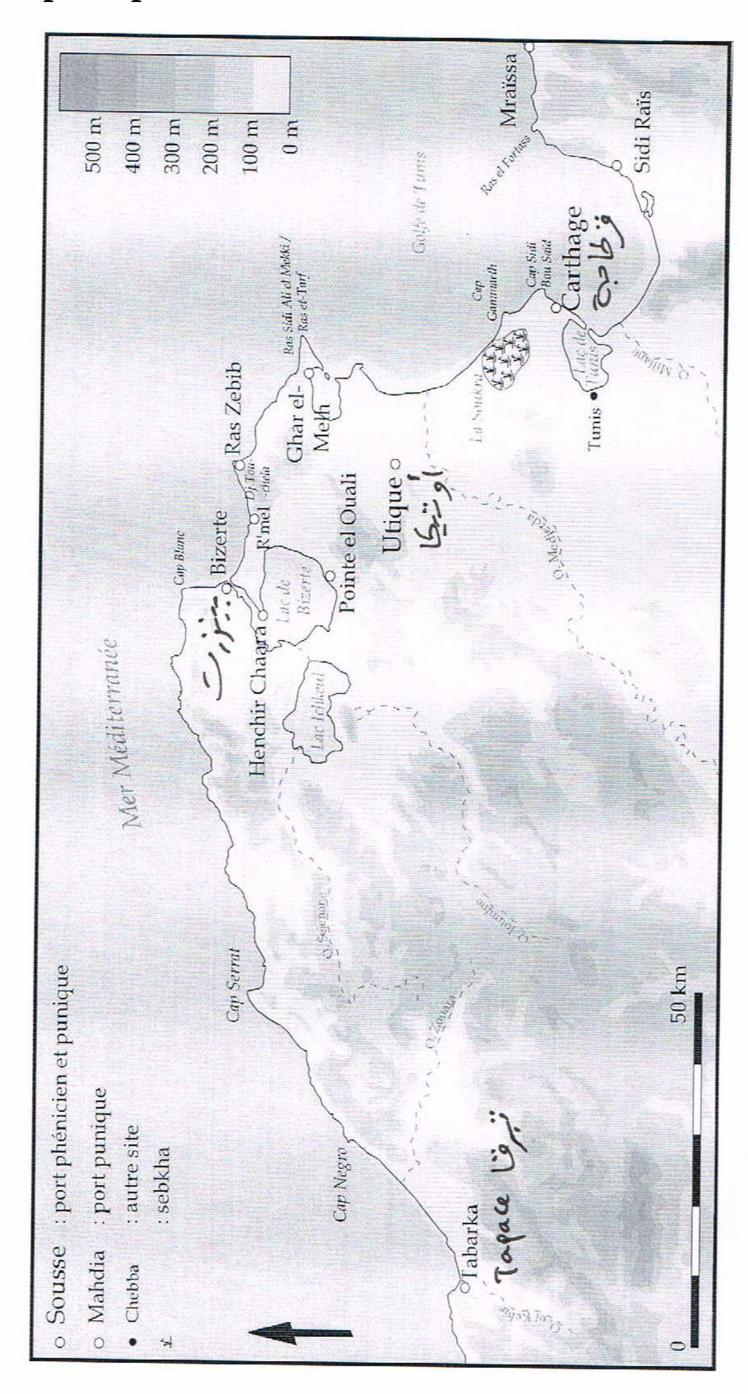
ولا يمكن أن نذكر مارسان، دون ذكر العثور على حطام سفينة بونية على عرض ساحل الميناء، وهذا الحطام الذي يعود إلى فترة الحرب البونية الأولى ضد روما[7].

1- Bunnems (G), l’expansion phénicienne en méditerranée. Essai d’interprétation fondé sur une analyse des traditions littéraire, institut historique laelge de Rome, Bruxelles-Rome, 1979, p330.
2- Salluste, XIX, 1-2.
3- GSelle (St), H.A.A.N, I, pp376-395.
4- Diodore, Op.cit, XX, 54-55.
5- Diodore, Op.cit, XIV, 47-53.
6- Carayon (N), op.cit, p164.
7- Ibid, p164.



شكل رقم (): الموانئ الفينيقية والبونية بليبيا (طرابلس) نقلا عن:

Carayon (N), op.cit, p885.



Les ports phéniciens et puniques du Golfe de Tunis et de la côte Nord (Tunisie) (fond de carte : Slim *et al.*, 2004).

شكل رقم (): الموانئ الفينيقية والبونية بخليج تونس وشمالها نقلا عن:

Carayon (N), op.cit, p888.

4- الموانئ المغربية:

عرف الساحل المغربي منذ القرن الثاني عشر وجود محطات تجارية قام بإنشائها الفينيقيون، ضمن عملية توسعهم نحو الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، ومن أهم هذه المحطات نجد أوتيكا (Utica) الواقعة غرب قرطاة ولبدة (leptis magna) التي أنشأها لاجئوا صور[1]، بالإضافة إلى محطة وميناء سوس (Hadrumetum)[2]، فضلا عن موانئ لمته (leptis Minor) وبجاية (Saldae) وقابس (Tacapol) وثابسوس (Thapsus) رأس ديماس وتنس (Cartenae)، ودلس (Rusuccuru)[3].

وكان ميناءا تيبازة (Tipaza) وشرشال (Caesarea) يسوقان منتوجات الشلف من القمح والشعير نحو روما[4].

- ميناء سكيكدة (Rusicada):

وكانت تسوق من خلاله منتوجات قسنطينة (Cirta) وضواحيها، خاصة القمح، إذ عثر بالمنطقة على عدد كبير من المخازن (Horrea) خصصت لجمع هذا المنتوج، قبل تصديره نحو ميناء (بوزولس Pouzzoles).

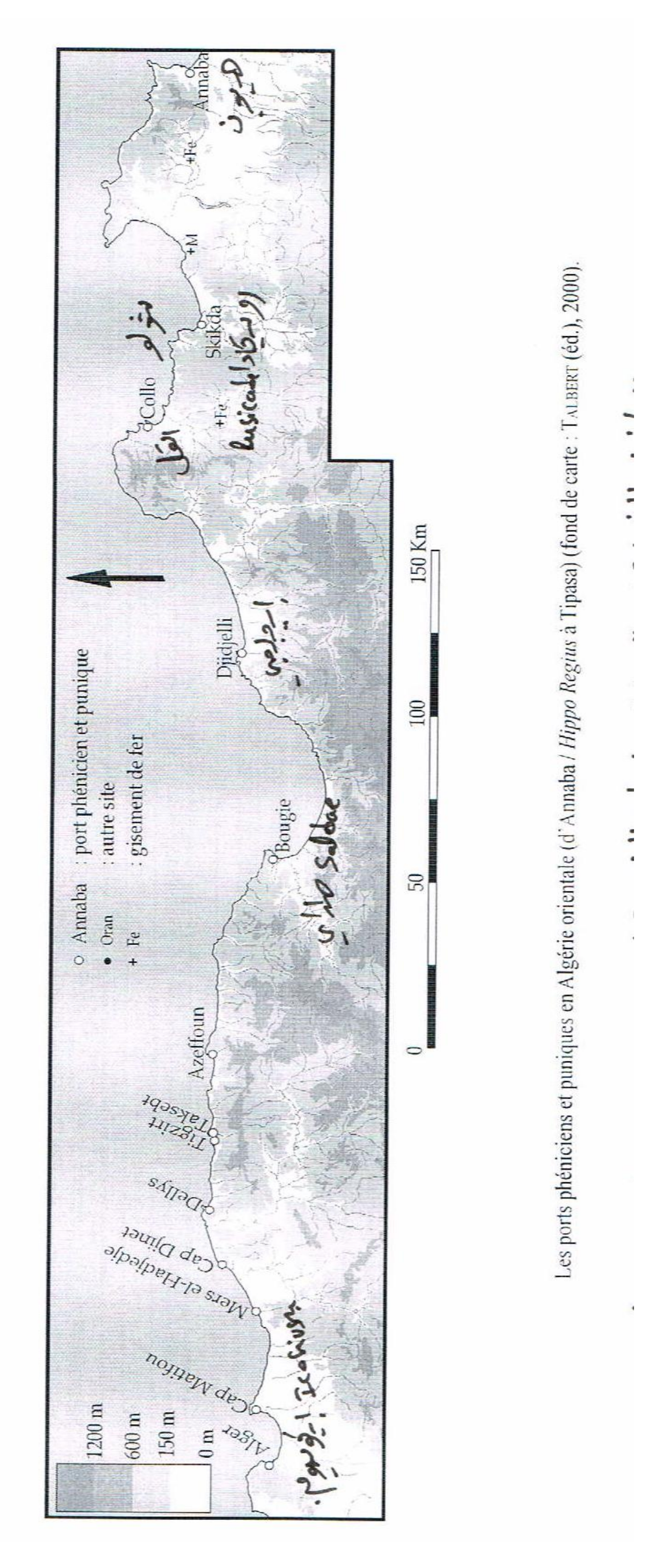
1- أبو المحاسن (ع)، المرجع السابق، ص16.

2- نفسه، ص157-158.

- Moscati (S), l'épopée des phéniciens, op.cit, p172.

3- Julien (Ch.A), Histoire de l'afrique du nord (des régions à la conquête arabe, tome1, SNED, Alger, 1978, p80.

4- Salama (P), les voies romaines, pp 43-44.



شكل رقم (): الموانئ الفينيقية والبونية بالجزائر الشرقية (من هيبوريجيوس إلى تيبازة) نقلا عن: Carayon (N), op.cit, p893.

وإذ وجد علماء الآثار مجموعة كبيرة من النقوش تؤكد وجود علاقة تجارية بين هذين الميناءين[1].

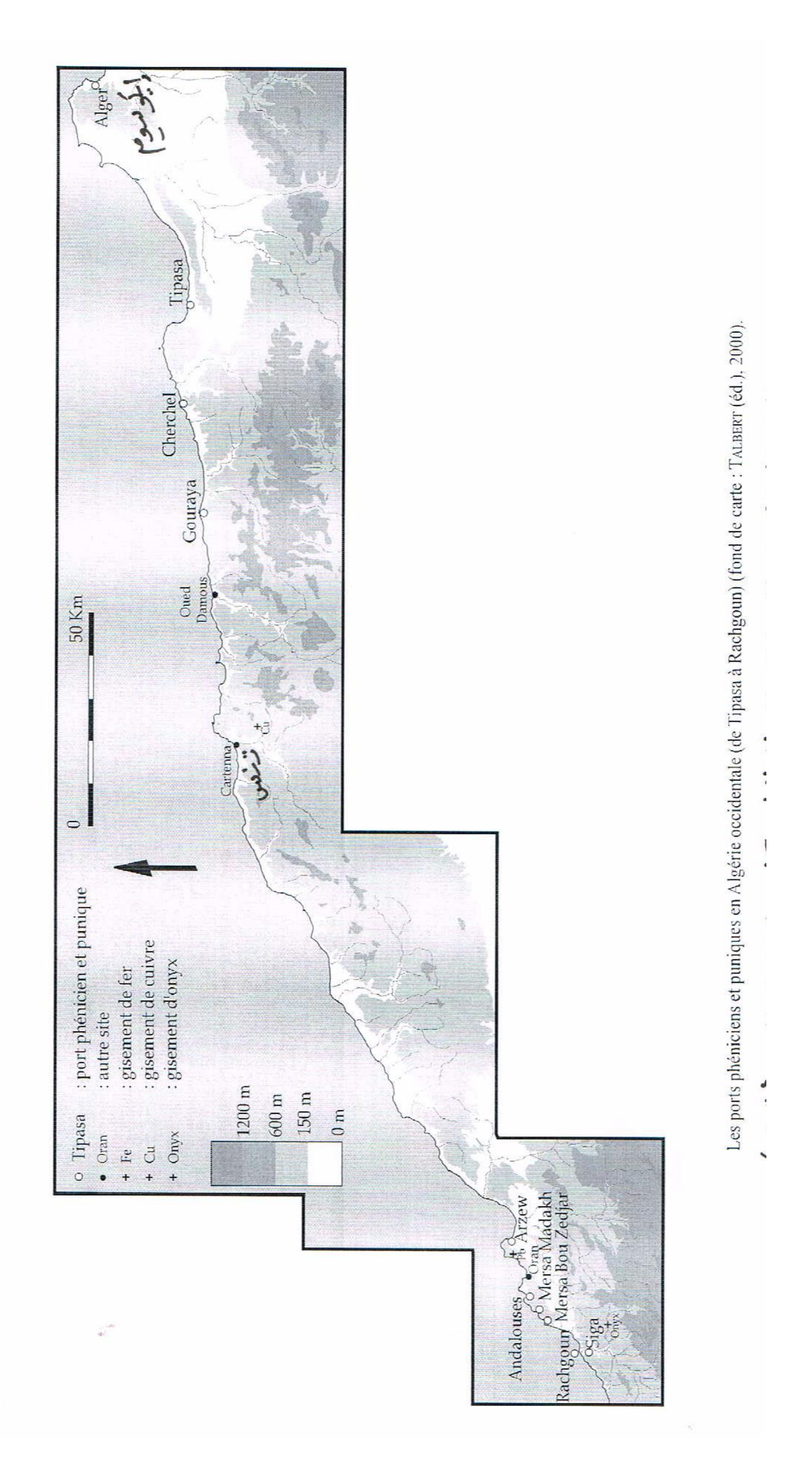
- ميناء شرشال:

تم إنشاءه من قبل الفينيقيين خلف جزيرة صغيرة من اليابس، وأطلقوا على هذه المحطة اسم (إيول–Iom) نسبة للإله[2]، وكان الميناء ينقسم إلى قسمين: ميناء تجاري وآخر حربي يتصلان بواسطة مجاز ضيق[3].

ويمكن إدراج جيجل (Igilgili) ودلس(Rusuccuru) والجزائر (Icosium) وتيبازة (Tipaza) وسيدي إبراهيم (Gunugu) ضمن المحطات والمرافئ التجارية الفينيقية[4].

كما اهتمت لاحقا السلطات الرومانية بعد إلحاق موريطانيا القيصرية بالإمبراطوية الرومانية بموانئ هذه المقاطعة، وكان ذلك أمرا ضروريا فرضتته السياسة الاستعمارية لاسيما وأن البحر هو حلقة وصل أساسية لربط روما بمستعمراتها.

1- Lecoq (A), op.cit, p314-315.
2- Gsell (St), cherchel, antique Iol-caesaria, Alger (S-D) p17-18.
3- Cagnot (R), l’armée, op.cit, p345 ; Cat (E), op.cit, p130.
4- Astruc (M), supplément aux fouilles de gouraya, in, Libyca, II, 1954, 1er semestre, pp9-28.



شكل رقم (): الموانئ الفينيقية والبونية بالجزائر الغربية (من تيبازة إلى رشقون) نقلا عن: Carayon (N), op.cit, p894.

فقد ساهمت موانئ موريطانيا القيصرية في تحقيق الأطماع العسكرية، وذلك من خلال استقبال السفن الناقلة للجند الوافدين من مختلف العالم الروماني ليعكسروا بالمقاطعة أو لإخماد الثورات المحلية المندلعة بين الفينة والأخرى بالمغرب الروماني، وتسهيل رسو الأساطيل الحربية وحماية تلك الراسية منها بالموانئ المغربية[1]، هذا في المجال الحربي. فما هو دور الموانئ في المجال التجاري؟

تحصي المصادر حوالي 28 ثمانية وعشرين محطة ساحلية من ضمنها حوالي خمسة موانئ وهي: رشقون (Portus Sigensis) والمرسى الكبيرة (Portus Divini) وبطيوة (Portus Magnus) وشرشال (Caesarea) وبجاية (Saldae)[2].

فميناء شرشال مثلا، كان له دور تجاري هامي، بحيث يعتبره "جان روجي"[3] آخر ميناء كانت له أهمية بساحل شمال إفريقيا قبل مضيق طارق، ويصنعه بعض الباحثين ومنهم "غزال–St.Gsell" في المرتبة الثانية بعد ميناء قرطاجة.

ولا نستبعد تصدير ميناء شرشال للزيوت والحبوب والمواشي ناحية متيجة نحو روما[4].

وساهمت مجموعة أخرى من الموانئ في تنشي التبادل التجاري، على غرار بجاية (Saldae) الذي وضفه الجغرافي "سترابون–" بكونه ميناء كبير[5]، أما نشاطه التجاري فيتمثل في استقباله لثمار التين وزيوت بلاد القبائل والمحاصيل الزراعية لسهول سطيف (Sitifis) والحضنة، ويقوم الميناء بتصديرها نحو روما وكان نشاطه موسميا ينحصر في تصدير زيوت بجاية وتيكلات (Tubusuctu) إلى روما[6].

1- Ferrero (E), la marine militaire de l'Afrique romaine, in Bulletin des antiquités africaines, (BAA), 1884, pp157-181.
2- Strabon, Géographie, XVII, III, 12 : ptolémée, géorgraphia, IV,2,1 IV,2,2 ; IV,26 : Itinéraire d'Antoniu, pp3-7.
3- Rougé (J), op.cit, p144.
4- Lecoq (A), op.cit, p27.
5- Strabon, géographie, XVII, III,12.
6- Rougé (J), op.cit, p144-145.

وكانت لموانئ بلاد المغرب القديم عموما، اتصالات مع مينائي إيطاليا الرئيسيين (أوستيا–Ostia) و(بوزول–Pouzzole) اللذين كانا يوزعان بدورهما السلع المختلفة على موانئ إيطالية أخرى، كميناء الإمبراطور "كلوديوس–Claudius"، الذي أنشئ في عام 42 ميلادي. الذي تصل مساحته إلى 6979 هكتار ويستطيع استقبال مائتي سفينة في اليوم[1].

وميناء (تراجانوس–Trajanus) الذي أسس عام 105 ميلادي والذي كانت مساحته حوالي 32.19 هكتار، ويعتقد أن الميناءين الأخيرين إلى جانب ميناء أوستيا، امتلكوا قدرة استقبال إثناء عشر ألف سفينة في اليوم، واستيعاب ثمانمئة ألف طن[2].

وقد ساهمت مختلف الموانئ في ضمان تزويد روما بالحبوب، لذا اتخذت روما إجراءات صارمة، كحراسة الموانئ من نشوب الحرائق ومراقبة السلع عند وصولها من ناحية المواصفات والوزن والجودة، وتفاديا للسرقة وغيرها[3].

كما منعت روما البحارة من التوقف في أي ميناء دون عذر، وفي حالة مخالفتهم هذه الإجراءات يتعرضون للحكم بالإعدام[4].

كما أن بعض الموانئ كانت متخصصة في تصدير بعض المواد دون غيرها، مثل ميناء "هيبوريجيوس–Hippo-REgius" مثل الحبوب والعاج والفيلين النوميدي وفاكهة الرمان، والتوابل والرخام والأخشاب نحو مينائي (أوستيا وبوزول) [5].

ومما تقدم نستنتج أن الموانئ الرومانية أنشأت قرب مواقع الموانئ الفينيقية والبونية، بل أكثر من ذلك لم تختلف مواقع المرافئ الرومانية عن سابقاتها الفينيقية–البونية، وساهمت المؤسسات المرفأية سواء الفينيقية–البونية أو الرومانية في تنشيط حركة المبادلات التجارية في البحر الأبيض المتوسط القديم بحوضيه الشرقي والغربي.

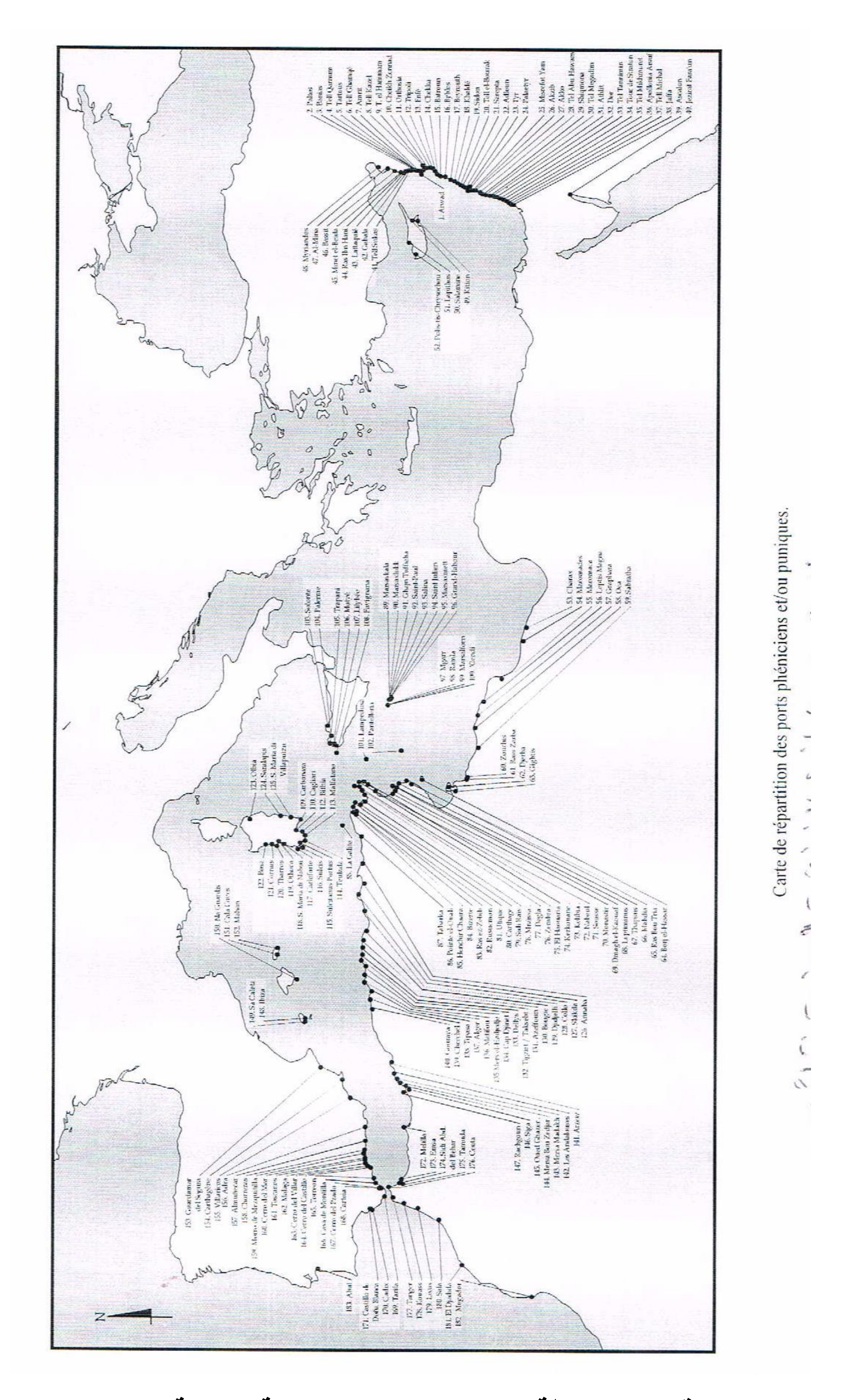
1- عبد اللطيف (أ,ع)، التاريخ اليوناني، ص772.

2- Chevallier (R), ostie, antique ville et port, Paris, Arnand colin, 1986, p127.

3- Suéton, vie de Néron, XLV.

4- Rougé (J), le droit de nauffrage et ses limiations en méditerranée avant l'établissement de la domination de Rome, in, M.A.H (Mélanges d'archzologie et d'histoire), tome 3, Paris,1996, p1468-1476.

5- Marec (E), Hippone, in, libyca, VIII, 1960, p98; Marec (E), le Forum d'hippone, in, libyca, II, 1954, p363-413.



شكل رقم (): خريطة توزيع الموانئ الفينيقية البونية. نقلا عن:

Carayon (N), les ports phéniciens, op.cit, p899.

الفصل الثالث

تأسيس إمبراطورية قرطاجة

I– نشأة قرطاجة

1– الإغريق والحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط

2– الصراع القرطاجي الإغريقي

3– نشأة قرطاجة وتوسعها

4– الصراع القرطاجي الروماني

II– ميناء قرطاجة والنشاط الاقتصادي القرطاجي

1– الميناء

2– النشاط الاقتصادي القرطاجي

3– التجارة

4– علاقة قرطاجة بموانئ الحوض الغربي للبحر المتوسط

الفصل الثاني: تأسيس إمبراطورية قرطاجة

I- نشأة مدينة قرطاجة

1- الإغريق والحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط:

يورد لنا "هيرودوت" أولى الاتصالات بين الاغريق وبلاد الإيبيريين، حيث تضم روايته عناصر تاريخية غاية في الأهمية: "كانت سفينة يونانية ربانها يدعى "فولايوس Colaïos"، وقد أبحرت نحو مصر لكنها تاهت وحادت عن طريقها، فأدرت جزيرة (ايلاتيا–Platéa) ثم غادروا الجزيرة وتوغلوا في عرض البحر متجهين نحو مصر، ولكن دفتهم ريح الشرق خارج طريقهم، وما فتأت تعصف بهم حتى عبروا عمودي هيراقليس، فقادهم إليه حتى أدركوا ترتسوس، وكانت تلك السوق وقتئذ غير مستغلة مما جعل أولائك السَّميِّين بعد العودة إلى ديارهم يحققون بحمولتهم أعظم غنيمة، وهو مالم يحققه اغريقي ممن توفرت لدينا عنهم أخبار صحيحة باستثناء "سوستراتوس بن لاوودامس الإيجيني"[1].

ولقد تهيأ للإغريق منذ فترة مبكرة من تاريخهم اللجوء إلى البحر، نظرا لعسر الحياة، فهاجروا إلى أغلب شواطئ البحر الأبيض المتوسط حتى إلى أقصى الغرب كما يذكرنا هيرودوت في روايته السالفة، وقد عرفوا طريقهم نحو شبه الجزيرة الإيطالية، حيث استقروا هناك، ووصلوا قبرص وصقلية[2].

ويذكر لنا الفيلسوف "أفلاطون Platon" رحلة الأثينيين نحو جزيرة (كريت–Creta) ثم قيامهم برحلة نحو جزيرة (ديلوس–Délos) ثم عادوا إلى أثينا ببركات الإله "أبولون–"[3]، ثم جاء في حوار بين "تيموس– Timee" و"كريستياس–Cristias" وصف لمنطقة أعمدة هرقل "مضيق جبل طارق) بما يؤكد أن الإغريق يعرفون المنطقة جيدا[4].

1- Hérodote, histoire, IV, 152.

2- لطفي (ع. و) اليونان، بيروت، دار النهضة العربية، 1979، ص44.

3- Palton (427-438 av.J-c), timee et cristas, phedon, traduit par : victoir cousin, Paris, éditeur, Rey et Gravier, 1839, I.

4- Ibid, timee et cristas, I

وقد عدت التجارة من أهم الدوافع التي كانت وراء التوسع الإغريقي في البحر الأبيض المتوسط، خاصة في حوضه الغربي، وقبله كان إنشاء الحطات التجارية على شواطئ البحر الأسود، وكان الأثينيون هم أسياد البحر، فالمدينة (أثينا Athènes) كانت غنية بالخشب الصالح في الصناعات البحرية[1]، وبالتالي كانت التجارة الإغريقية رائجة جدا في نفس الفترة التي توسع فيها الفينيقيون في الحوض الغربي للبحر المتوسط، ويرى بعض الباحثين أن حرب طروادة (1184–1230 قبل الميلاد) لأسباب تجارية واقتصادية، ذلك أن (طروادة– Troire) كانت فرضتها (طروادة) على تجارة القمح وعلى السفن التجارية[2].

ومع بداية القرن الثامن قبل الميلاد واستقرار دولة المدينة[3] في بحر (إيجه Aegeun) كان لمعادن الذهب والفضة والقصدير والموجودة في مناجم غرب البحر الأبيض المتوسط، سحرها في بلاد اليونان Graecia، تلك المعادن التي كان يأتي بها التجار الفينيقيون إلى كل بقاع حوض المتوسط والمتاجرة بها في الحوض الشرقي للبحر الأبيض المتوسط[4]، لذا اتجه الإغريق نحو الضفة الغربية للبحر الأبيض المتوسط في رحلات بحرية، وخاصة لجنوب إيطاليا والسواحل الجنوبية الشرقية لإيبيريا، وأقاموا علاقات تجارية مع سكان هذه المناطق، حيث عاش "الفوكيون phocéens"* والذين كانوا يعتبرون أسياد البحر، تاجروا بالشمع والعسل وكان لديهم سوقا للعبيد، واعتبرهم ديودور أحسن الرقيق آنذاك[5].

1- Pseudo-xénophonon, Constitutions des Athèniers, II, 11-12.

2– عبد اللطيف (أ. ع)، التاريخ اليوناني، مرجع السابق، ص826.

3– نظام دولة المدينة اليوناني: هو صيغة سياسية ظهرت في أوائل القرن الثامن قبل الميلاد، وهو نظام يقم على مجلسين؛ الأول يضم الأعيان والأرستقراطيين ورؤساء القبائل والعشار اليونانية، ومجلس ثان يضم العامة من سكان التجمع وتطور تدريجيا لفظ المدينة وهذا على مراحل تاريخية، فمنطقة (أتيكاAttika) بها المركز السياسي (أثيناAthenae). أنظر:

– لطفي عبد الوهاب يحيى، اليونان، المرجع السابق، ص102.

4- Cuvelier (p), Athèses et la mer à l'époque classique, Paris, (SME), 2003, p07.

* الفوكيون phocéens: شعب إغريقي أسس مدينة ومرفأ "ماساليا-مارسيليا الحالية وعرف عنه أنه شعب أتقن فنون الملاحة والبحر.

5- Diodore de Sicille, op.cit, liv, 5,11.

ويخبرنا الكاتب "يوستين–Justin" في كتابه "التاريخ الفيليبيHistoire philippicae" عن "هجرة الأثينين نحو جزيرة صقلية"[1]، وفي نفس المؤلف يحدثنا عن نشأة الفوكين phocéens[2].

وكان من أبرز الرحلات التجارية، هي تلك الرحلة التي قام بها الأخيّون* إلى منطقة البحر الأسود، وكان ملاحو هذه السفينة الإغريقية تضم خمسين ملاحا، اشتهروا بالشجاعة وحب المغامرة ومن بينهم (جايسون)، سليل إحدى الأمر الملكية في منطقة (تساليا– Thesalia) وهو بطل هذه الأسطورة وكان هدف الرحلة البحث عن الذهب والإتيان به[3].

أما على الساحل الإيطالي، فنجد أول مستوطنة يونانية تم تأسيسها وهي مدينة (كوماي– Cumée)، حيث تيضح من خلال موقعها أنها أنشأت كمحطة تجارية ويرجح تأسيسها في حوالي 750 ق.م[4].

كما يذكر لنا الكاتب الإغريقي "ثيوفراست Théophraste" في كتابه الطباع تجارة الأقمشة عند الغغريق والقرض البحري ووصف للملاك البحريين، وفوائد القروض البحرية ونسبها في حالة غرق حمولة السفن التجارية أو وصولها إلى وجهتها وبالتالي الفوائد التي يخبيها صاحب السفينة من قيمة السلع[5].

ويمكن القول أن المنافسة التجارية بين الإغريق والفينيقيين في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسطن قد تحولت إلى صراع ومجابهة عسكرية من أجل مناطق النفوذ التجارية. فالحرب الاقتصادية تحولت إلى حرب حقيقية بين القوتين.

2- العلاقات التجارية بين بلاد المغرب وإيطاليا

1- Justin, Histoire philippine (Ex trogo pompée), notes historique pari Eugène Hallberg, Paris, librairie, E.Belin, (S-D), liv, 4,1.

2- ibid.

رحلة أرجو الإغريقي في رحلته البحرية. بحثنا عن الذهب،أنظر: عبد اللطيف أحمد علي، التاريخ اليونانين ص714.

* "الأخيون Achivi": شعب من أواسط أوربا نزح مهاجرا وغازيا شبه (جزيرة البلقان Macedonia) واستقر بجنوبها، انتسب إلى الشعب الإغريقي القديم. أنظر:

الشيخ (ح)، اليونان الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية (د–ت)، ص385.

3- Ovide, les métamorphoses, traduit par : J.Chamonard, Paris, Flammarion, 1966, liv, 7,22, 56.

4– عياد (م. ك)، تاريخ اليونان، الجزء الأول،(د–ت)، ص347.

5- Théophraste, les caractères, traduction en Français de : Maris paule Loicq- Berger, 2002, liv, 23,2,7.

أ- العلاقات القرطاجية الإتروسكية

لقد كان القرطاجيون شعب تجاري، اعتمد على المواد التجارية بالدرجة الأولى، وكان للسلطات القرطاجية سياسة تجارية تختلف باختلاف الظروف. فكانت تعتمد على القوة تارة لإبعاد المنافسين ولو عن طريق الحروب، وأعتقد الاتفاقيات مع الإمبراطورياتالتي ترى قرطاجة فيها تشكل تهديدا وخطرا، وإما بتأسيس مستوطنات تجارية تكون بمثابة أسواق للمنتجات التجارية ولاحتكار هذه الأسواق[1].

بدأ التوسع القرطاجي منذ القرن السادس قبل الميلاد، وبعد استقر القرطاجيون في كل من سردينيا وصقلية والسواحل الإيبرية[2] فضلا عن سواحل بلاد المغرب القديم، وبعض الجزر على غرار (مالطا– Melite) وحزر البليار[3]، وكذا الرحلات التي قام بها كل من "حانون Hannon" وصولا إلى خليج الكاميرون الحالية[4] أو رحلة مستوطنو قرطاجة الذين تجاوزا أعمدة هرقل (مضيق جبل طارق) حسب ما رواه الشاعر "أفيينوس– Avienus" حول رحلات "حاملكون Himilcon" والتي وصل إلى مناطق وبحار لم يصل إليها مكتشف قبله[5] وهذا يؤكد جراة وروح المغامرة لدى القرطاجيين والفينيقيين قبلهم. وهي تبين بوضوح السياسة التجارية للقرطاجيين.

أما الإتروسك فقد استقروا في إيطاليا الوسطى والبحر التيراني غربا، ونهر (التير Tibre) جنوبا، وذلك ابتداءا من القرن السابع قبل الميلاد، وأسسوا عدة مدن مثل (كايري Caere) و(تاركينيس Tarquinies) وتوسعوا في منطقة (اللاتيوم Latium)، وقد وجد علماء الآثار مخلفات إتروسكية سمحت لهم من الاحتكاك بالعالم الإغريقي وتجلى ذلك في مدينة (كوماي Cumai) [6].

1- Gsell (St), H.A.A.N, tome IV, osnabrück, 1972, p113.
2- Gaibros (Manuel- Balleteros), Histoire de Espana, Barcelna, Editorial Surco, Segunda edicion, 1962, p154.
3- Mommsen (Th), Histoire romaine, tome 3, Paris, 1865, pp 16-18.
4- Anonyme, périple d'Hannon, op.cit, chap 1-2-3.
5- Avienus, op.cit, 1,2.
6- Homo (L), l'Italie primitive et le début de l'impérialisme romain, Paris, 1953, p112.

لقد اتهم شعب الإتروسك بالتجارة فامتلكوا أسطولا تجاريا ينقل البضائع من منطقة إلى أخرى، إذ تم العثور في كل من سردينيا والشواطئ الإيطالية وصقلية على سلع إتروسكية[1]، وقد تم العثور على جرار في قرطاجة، وبعض الأواني في كل من قرطاجة، ومستعمراتها في صقلية مثل (الليليبيLilybee)، يظهر عليها الطابع الإتروسكي ويؤكد وجود علاقات تبادل بين المنطقتين منذ القرن السابع قبل الميلاد[2].

ومن أهم البضائع المصدرة من قرطاجة إلى إتروريا، الصوف وبعض الحيوانات الإفريقية كالأسود والجلود إلى جانب الشمع والأرجوان[3].

كما كان للقرطاجيين علاقات تجارية مع بعض المدن الإيطالية الأخرىن ومنها (سلينوت– Selinonte)، وكانت (أقريبانتو– Agripanto) تبيع للقرطاجيين الخمر والزيت منذ القرن الخامس قبل الميلاد، وعثر في مدينة بنزرت على الساحل التونسي على قطع فضية، تعود إلى القرن الرابع قبل الميلاد، تؤكد وجود علاقة تجارية بين منطقة (سيراكوزا– Cyracusa) وقرطاجة[4] كما تم العثور على أواني فخارية مطلية بذهان أسود مصدرها منطقة (كامبانيا– Campania)، يعود تاريخها إلى القرن الرابع قبل الميلاد[5].

لكن قوة الإتروسكيين بدأت في الأفول والتراجع لصالح قوة جديدة، ألا وهي روما التي ما لبتثت تسيطر على المدن الإتروسكية الواحدة تلوى الأخرى[6].

ب- العلاقات القرطاجية الرومانية

إن العلاقات القرطاجية الرومانية اتسمت بعقد الاتفاقيات ونشير في هذا الصدد إلى المعاهدتين اللتين أبرمتهما قرطاجة مع روما، حيث كانت أولهما سنة 509 قبل الميلاد،

1- Keller (W), les etrusques, Paris, 1976, p68.
2- Pallotino (M), « Les relations entre les etrusques et carthage du VII au IIIe siècle avant j.c, nouvelles d'années et éssai de périodisation, in, cahiers de Tunisie (G.T), n°44, tome 11, 1963, p25.
3- Colozier (F), « les Etrusques et carthage » in, Mélanges d'Archéologie et d'histoire, Ecole Française de Rome, tome LXV, 1953, p68.
4- Gsell (St), H.A.A.N, tome IV, p151.
5- Ibid, p161.
6- Piganiol (A), histoire de Rome, 6ème édition, Paris, 1977, p115.

والثانية سنة 348 قبل الميلاد، وقد جاء في هاتين المعاهديت حق قرطاجة في احتكار تجارة الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، وألزمت تلك المعاهدة الرومان وحلفائهم بعدم ممارسة التجارة على شواطئ الممتلكات القرطاجية، دون أخذ الإذن من قرطاجة[1]، وقد تعرض الكاتب "تيت–ليف" للمعاهدات والاتفاقيات بين قرطاجة وروما دون سرد ماجاء فيها من بنود[2]، وقد جاء هذا الصراع والمجابهة بين الدولتين عندما تحولت أنظار القرطاجيين نحو الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط.

أما الكاتب "بوليب–polybe" والذي يسرد ماجاء في هذه الاتفاقيات –فقد ذكر نفس الكاتب وجود ثلاث معاهدات رومانية– قرطاجية، وهذا قبل اندلاع الحروب البونية[3]، إذ أبرمت أولى هذه الاتفاقيات في عهد القنصليين لــ"جونيوس–" و"م.هوراتيوس–" وأهم ما جاء فيها:

يمنع الرومان وحلفائهم من الملاحة وراء "الرأس الطيب– Beau promotoire" إلا في حالات الضرورة، ولا يكون من حقهم –في هذه الحالة– القيام بعمليات تجاريةن ماعداء شراء بضائع خاصة تساعدهم على الإبحار، وبشرط أن لا يتعدى مكوثهم في هذه المنطقة أكثر من خمسة أيام[4].

أما السبب الذي جعل القرطاجيين يحرمون الرومان من الملاحة في المناطق المذكورةن هو خوفهم من معرفة الرومان لثروات المناطق الواقعة جنوب الرأس الطيب والتي كانوا يطلقون عليها اسم "أمبوريا Emporia"[5]، بمعنى محطة تجارية في البلاد الأجنبية، أما "غزال– St.Gsell"[6] فيخالف رأي "بوليب" حول مخاوف القرطاجيين حول المنطقة رأس الطيب وغبرها كونها تشمل ممتلكات قرطاجة في موريطانيا Mauretania وترشيش Tartessos.

1- Attilio (M), et autres, Mare Saudum (Mer de la Sardaigne), Roma, Coracci editore, 2005, p106.
2- Tite live, Histoire romaine, op.cit, VII, 27.
3- Polybe, histoire générale, traduit par : Felix Bouchot et Thuillir, Paris, éditeur charpentier, 1856, III, 22 à 25.
4- Mommsen (th), op.cit, tome 2, note n°2, p231.
5- Tite live, op.cit, emporia, liv, 29,25.
6- Gsell (St), H.A.A.N, tome 1, p457.

فقد كانت السياسة التي اتبعها القرطاجيون في كل مراحل تاريخهم منذ البداية، ضمان احتكار التجارة في البحر الأبيض المتوسط، وهو الهدف الذي بلغوه مع بدايات القرن الرابع قبل الميلاد[1].

لقد كانت صادرات قرطاجة نحو تتمثل في الأساس، في منتجات الصوف والحيوانات كالأسود الإفريقية والجلود، فضلا عن الشمع والأرجوان[2]، إلى جانب رخام منطقة (شمتو–Simithu) في تونس القديمة والذي كان يصدر نحو روما في نهاية العهد الجمهوري[3]. كما استوردت قرطاجة الفخار المصنوع في منطقة كامبانيا وجنوب شرق الجزيرة الإيطالية، وبعض الأواني المطلية بطلاء أسود لامع[4].

كما يمكن لنا افتراض استيراد قرطاجة للمواد الأولية من ايبيريا مثل الذهب والفضة والقصدير[5]، ومن إفريقيا الأخشاب والعاج[6]، ومن سردينيا ونوميديا مختلف الحبوب[7].

3- نشأة قرطاجة وتوسعها

1- نشأة قرطاجة

إن الكتاب القدامى مختلفون حول تأسيس قرطاجة بحيث يقول الكاتب "يوستين Justin " أنها كانت في حدود 600 سنة قبل تأسيس روما، لكن وحسب نفس المؤلف فإن أصول المدينة راجعة إلى قصة هروب "عليسا–ديدون" شقيقة "بيغماليون– Pygmalion" وخوفا على حياتها من بطش شقيقها، أخذت كل ما يتعلق بتماثيل ونصب الإله "هرقل– Herculis " الفينيقي وأبحرت نحو قبرص وأخذت معها "الفتيات العذروات–Virgines raptas" ووصلت إلى شحال إفريقيا قرب منطذقة (أوتيكا) [8].

1- Moscati (S), l’empire de Carthage, op.cit, p240.
2- Colozier (E), les etrusques, op.cit, p68.
3- Gsell (St), H.A.A.N, tome 5, p172, pp211-212.
4- Ibid, tome 7, pp 106-107.
5- Thuillier (J.P), les carthaginois, marins et agronomes, Paris, édition, Clio, 2016, p02.
6- Gsell (St), op.cit, tome IV, pp 135-140.
7- Justin, Histoire philippique, op.cit, iv, 18, 5-6-7.
8- Gsell (St), H.A.A.N, I, pp387-388.

ويذكر "يوستين" أن الأميرة "عليسا ديدون Elissa Didon" كانت تعيش في صور القديمة (على الساحل الفينيقي)، في حين أن أخاها "بيغماليون" كان يملك المدينة الجديدة لصور في الجزيرة المقابلة[1].

ونخلص إلى القول أن مدينة قرطاجة امتازت بموقعها الاستراتيجي، ووريثة (صور–Tyr) وأساطيلها التجارية والبحرية[2]، وهذا "أبيان– Appien" يقدم لنا وصفا لقرطاجة وموانئها قائلا: "كانت قرطاجة تملك موانئ تسمح باستقبال ورسو السفن، حيث أن عرض الميناء سبعون قدما، يتم غلقه بواسطة سلاسل حديدية ضخمةن وكان المرفأ الأول لقرطاجة مخصصا للسفن التجارية، وفي وسط هذا المرفأ كانت هناك جزيرة صغيرة، والميناء يملك أرصفة قادرة على رسو مائتي وعشرين (220) سفينة دفعة واحدة، ومخازن للبضائع التجارية، وكانت هناك أبراج لمراقبة السفن الداخلة والخارجة من وإلى الميناء"[3]. ونلحظ في هذه الرواية المبالغة في عدد السفن الراسية في ميناء قرطاجة التجاري، وهي عادة للكتاب القدامى التضخيم في العدد.

وستصبح قرطاجة زعيمة المستوطنات الفينيقية في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط وتحولت تدريجيا إلى إمبراطورية بحرية تجارية، وهذا منذ القرن الخامس قبل الميلاد[4].

فلقد كانت قرطاجة مركزا لتجمع وتوزيع السلع، فقد كانت تأتيها واردات الحلفاء لصناع الحبال من إيبيريا، والذهب والفضة من إفريقيا الغربية والقصدير من إسبانيا والجزر البريطانية (ألبيون القديمة) [5]، والعاج والفيلة من إفريقيا والحبوب من سردينيا ومن بلاد المغرب القديم كان يأتيها العسل والتين والرمان، والأخشاب و رخام شمتو (شرق نوميديا)

1- Justin, op.cit, liv, 18,4.
2- Lancel (S), Carthage, Paris, Fayard, 1992, p192-202.
3- Appien d'Alexendrie, Libyca (le livre Africain), traduit par : J.J.Combes- Dounous, Paris, éditeur Frères Mame, 1808, liv,8,96.
4- Decret (F) et Fantar (M.H), l'Afrique du nord dans l'antiquité, op.cit, p56-57.
5- Gsell (St), H.A.A.N, tome IV, p50.

والملح والحيوانات المتوحشة والأحجار الكريمة من بلاد الغرامنت (ليبيا حاليا)[1] والتمور من الصحراء[2].

حققت قرطاجة من تجارتها أرباحا طائلة، فتجمعت الثروة في أيدي الأسر القوية كالأسرة الماغونية[3]، ومن موانئ مدن (كيرتا– Cirta) و(لبدة–Leptis) كان القرطاجيون يتزودون بالبضائع القادمة من المناطق البعيدة كالصحراء العميق، وتمثلت هذه البضائع التجارية في العاج وتبر الذهب والأسود والنمور والأفيال. ومنذ القرن الخامس قبل الميلاد كان التجار يأتون لقرطاجة انتظار لقدوم قوافل الصحراء[4].

ومنذ القرن الخامس قبل الميلاد سكت قرطاجة عملتها التي أصبحت متداولة في كل معاملاتها ومبادلاتها، وأصبحت الثروة الحقيقية هي الأموال، وليس السلع المخزنة وتحول ميزان القوى التجاري إلى قوة سياسية[5].

ويضيف الدكتور عقون محمد العربي في كتابه: "الاقتصاد والمجتمع في الشمال الإفريقي" قوله: "حول الخطأ الاستراتيجي وتجسد في عدم تفكير الجالية البونية في قرطاجة في الاندماج في محيطها الإفريقي والمغربي ليكون درعا أمام المنافسة الرومانية، ونهبها لمدن نوميدية كمدينة (تبسة– تيفست Theveste)، فلم تفدها ثرواتها الاقتصادية عندما حوصرت قرطاجة من قبل الرومان، إذ سرعان ما سقطت، ودمرت قرطاجة سنة 146 قبل الميلاد"[6]، كما دمرت قبلها قوة الإغريق التجارية ممثلة في تدمير مدينة (كورينته– Corinthae) سنة146 قبل الميلاد[7].

1- Strabon, op.cit, XVIII, 3,19.
2- Heeren, politique et commerce des peuples de l'antiquité, traduction Française, IV, Paris, (S-D), pp 174-175.
3- Justin, op.cit, liv, 18,7.
4- Gsell (St), op.cit, tome IV, pp 135-140.
5- Morel (J.p), nouvelles données sur le commerce de Carthage punique, entre le VIIe siècle et le IIe siècle avant J.C, in actes du Ive congrès, CTHS, Strasbourg, 1990, p67-100.
6- العقون (م. ع) الاقتصاد والمجتمع في الشمال الإفريقي القديم، الجزائر، دار الهدى، 2008، ص60-61.
7- Justin, op.cit, liv, 34,2.

2- المعاهدات التجارية الدولية القديمة

لقد ظهر تقارب بين القرطاجيين والإتروسكيين في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، وظهر تحالف عسكري وثيق بين القوتين وفي القرن الخامس قبل الميلاد ظهرت قوة جديدة؛ إذ تم تمكن "الفوكيون phicéebs" من إنشاء مدينة (مرسيليا–Massalia) في بدايات القرن السادس قبل الميلاد، بالإضافة إلى مستوطنات أخرى بإيبريا، وأسسوا مدينة (ألاليا– Alalia) على الضفة الشرقية من كورسيكا، وهذا شكل تهديدا للمصالح التجارية القرطاجية والإترورية، كما أبرم الفوكيون علاقات مع مملكة (تارشيس Tartessos) [1] الغنية بالمعادن، فهددوا بذلك مصالح القرطاجيين[2].

وعقب هذا التحالف العسكري، بروز علاقات طيبة بين الإتروسك والقرطاجيين؛ فقد تم العثور في منطقة (برسي– Pyrsy)[3]، على ثلاث صفائح من الذهب اثنتان تحمل نقشا باللغة الإتروسكية أما الثالثة فقد ظهرت عليها كتابة بونية تبين ولاء الملك الإتروسكي للآلهة البونية "عشتار Astarte"[4].

أما بنود الاتفاقية الثانية المبرمة – حسب بوليب– سنة 348 قبل الميلاد[5] فتتمثل فيما يلي:

يمتنع الرومان من القيام بأية عملية قرصنة أو تجارة أو إنشاء مدن فيما وراء منطقة الرأس الطيب والمنطقة التي تضم (ماستيا Mastia) و(تارسيون Tarseion) [6]، بالإضافة إلى سردينيا وإفريقيا. مقابل ذلك يسمح لهم الإقامة في هذه المناطق ولمدة لا تتجاوز خمسة

1- Roger (D), « Tartessos, l'océan homérique et les travaux d'hercule, in, Revue historque (R.H), 84ème année, t.cxxiv, 1960, p27.
2- Hus (A), les Etrusques et leur destin, Paris, 1980.
3– تسمى حاليا بسانتا سفيرا Santa Savera بإسبانيا. أنظر:
- Gaffiot (F), op.cit, p750.
4- Dupont (A), l'inscription punique récemment découverte à pyri (Italie) in journal Asiatique (J.A), tome CCCII, 1964, Fascicule, n°3, p289.
5- Polybe, op.cit, pp 1252-1253.
6- Ibid, p 1253, note n)3, p191.
– اختلف المؤرخون في تحديد المنطقة، فبوليب يرى أنها تقع غرب قرطاجة، أما المحدثون فيحددون وقوعها في إسبانيا. أنظر:
- Heurgon (J), Rome et la méditerranée jusqu'aux guerres puniques, Paris, P.U.F, 1969, p388.

أيام لإصلاح السفن أو لتمويلها. أما الممتلكات القرطاجية في صقلية، ومدينة قرطاجة فهي مفتوحة أمام التجار الرومان.

وجاء هذا الاتفاق حسب رأي "بريسون− Brisson" بعد تحالف روما و(كابوCapua) ضد قبائل "السامنيت−Samnites" سنة 348 ق.م[1]. ونلاحظ أن المعاهدة الثانية قد منعت الملاحة التي كانت بغرض التجارة أو القرصنة[2].

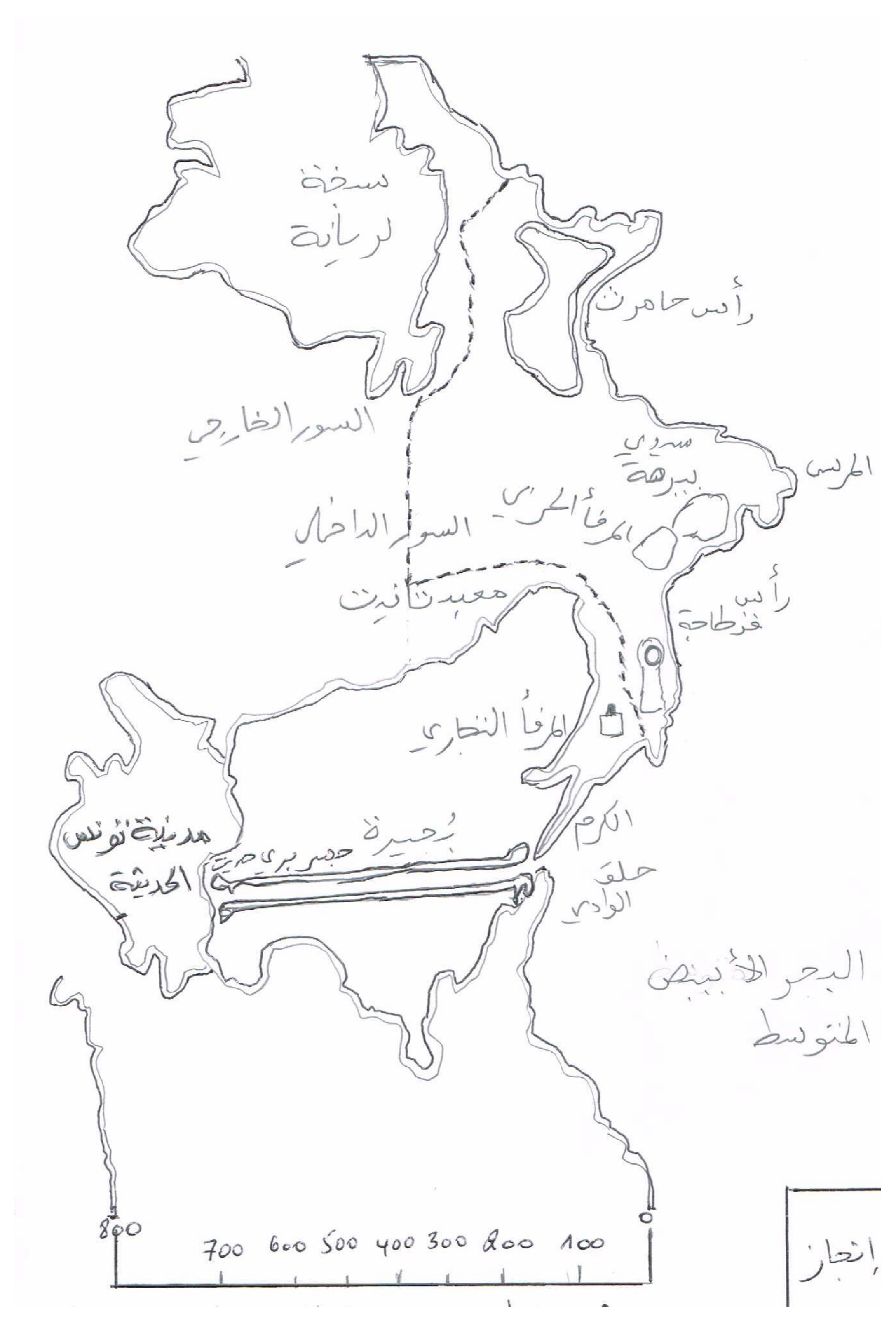
أما الاتفاقية الثالثة المبرمة بين قرطاجة وروما، فتعود إلى سنة 278 قبل الميلاد[3]، وكانت جراء الهزينمة التي تلقتها روما على يد "بيروس الثاني−Pyrrhos" أمير منطقة (إيبروس− Epeiros)[4].

وما نلاحظه أن الاتفاقيات المبرمة بين قرطاجة وروما كانت تهدف إلى حصر مناطق النفوذ، واحترام المصالح المشتركة، خاصة منها التجارية: إذ كانت لقرطاجة القوة المتنفذة، إذ كانت تهيمن على عدة مناطق في إفريقيا (بلاد المغرب القديم) وسريدنيا وصقلية. أما روما فلم يظهر اهتمامها إلا بمنطقة (اللاتيوم− latium)، فلما تطلعت فيما بعد إلى ماوراء حدودها الطبيعية اصطدمت بقرطاجة في حرب طويلة سمبت بالحروب البونية (264−146 قبل الميلاد)، وخسرت قرطاجة كل ممتلكاتها في إسبانيا (إيبيريا) وصقيلية وبلاد المغرب القديمن وأضحت روما سيدة حوض البحر الأبيض المتوسط (Mare Nostrum)[5].

ومما سبق، نعتقد أن هدف قرطاجة من وراء توسعها في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، هو البحث عن الأسواق لتجارتها، وتصريف منتوجاتها لرعاياها، وتعاملت مع الكل كزبائن، لذا كانت علاقاتها بالمستوطنات التابعة لها تتسم بالسلمية، ثم انتقلت إلى المجابهة العسكرية وشن الحروب ضد الإغريق ثم الرومان عندما هددت مصالح

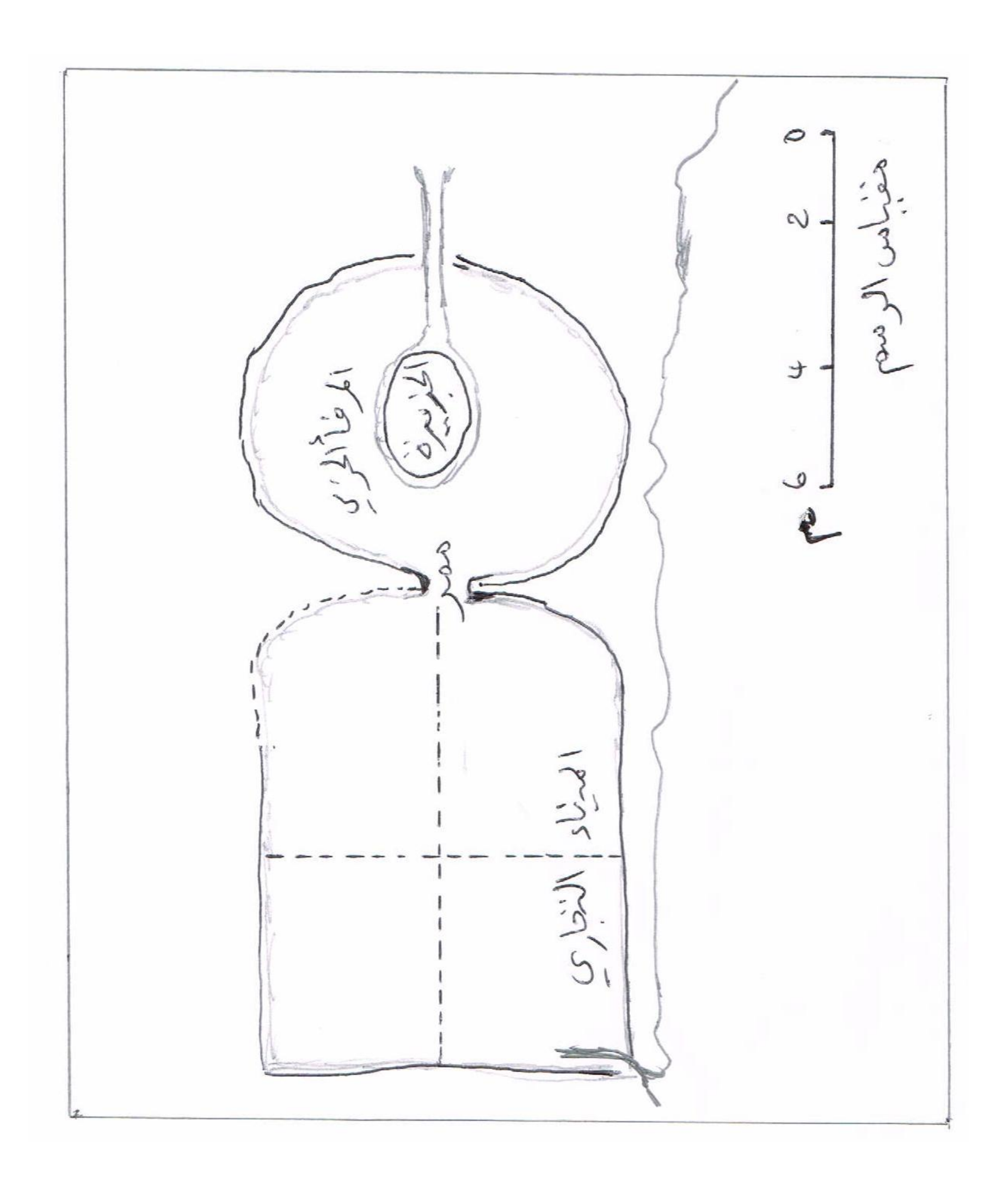
1- Brisson (J-P), Carthage ou Rome ? Paris, 1973, p20.
2- Aymard (A), « les traités entre Rome et carthage » in R .E.A, IV, série, Lix, 1953, p287.
3- Polybe, op.cit, p1253, note n°1, p192.
4- Piganiol (A), op.cit, p76.
− المنطقة تقع في شبه الجزيرة البلقانية، عرفت ازدهارا كبيرا في عهد الملك "بيروس" أي في القرن الثالث قبل الميلاد.
5- Lapeyre (G), pellegrin (A), Carthage punique, op.cit, p100.

وفقدت مناطق نفوذها التجارية، إلى أن خسرت كل أملاكها ودمرت قرطاجة سنة 146 ق.م.

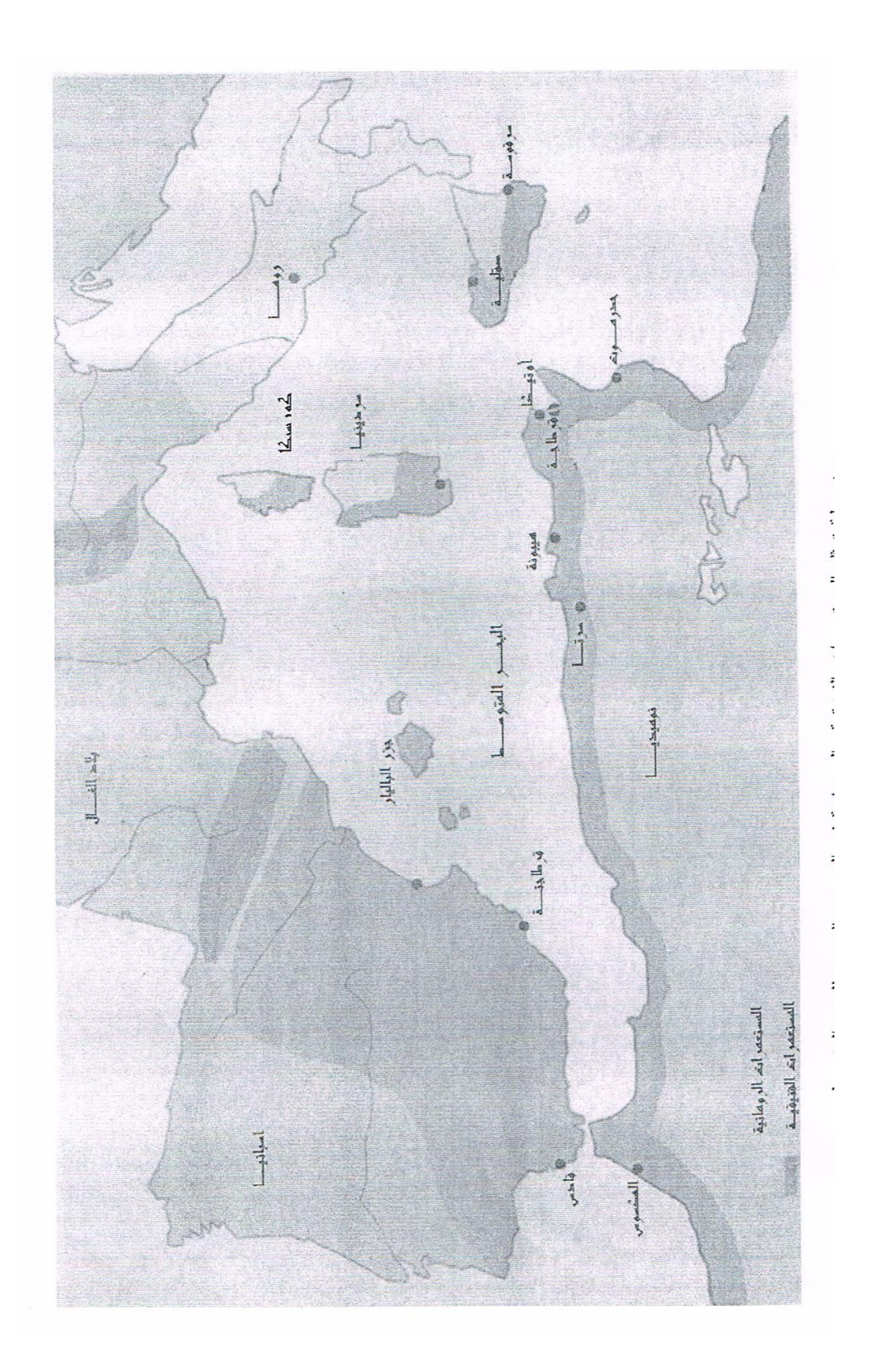


الشكل رقم 02: مخطط مدينة قرطاجة القديمة

المصدر: المخطط من إنجاز الباحث



الشكل رقم 03: ميناء قرطاجة المزودج المرافئ



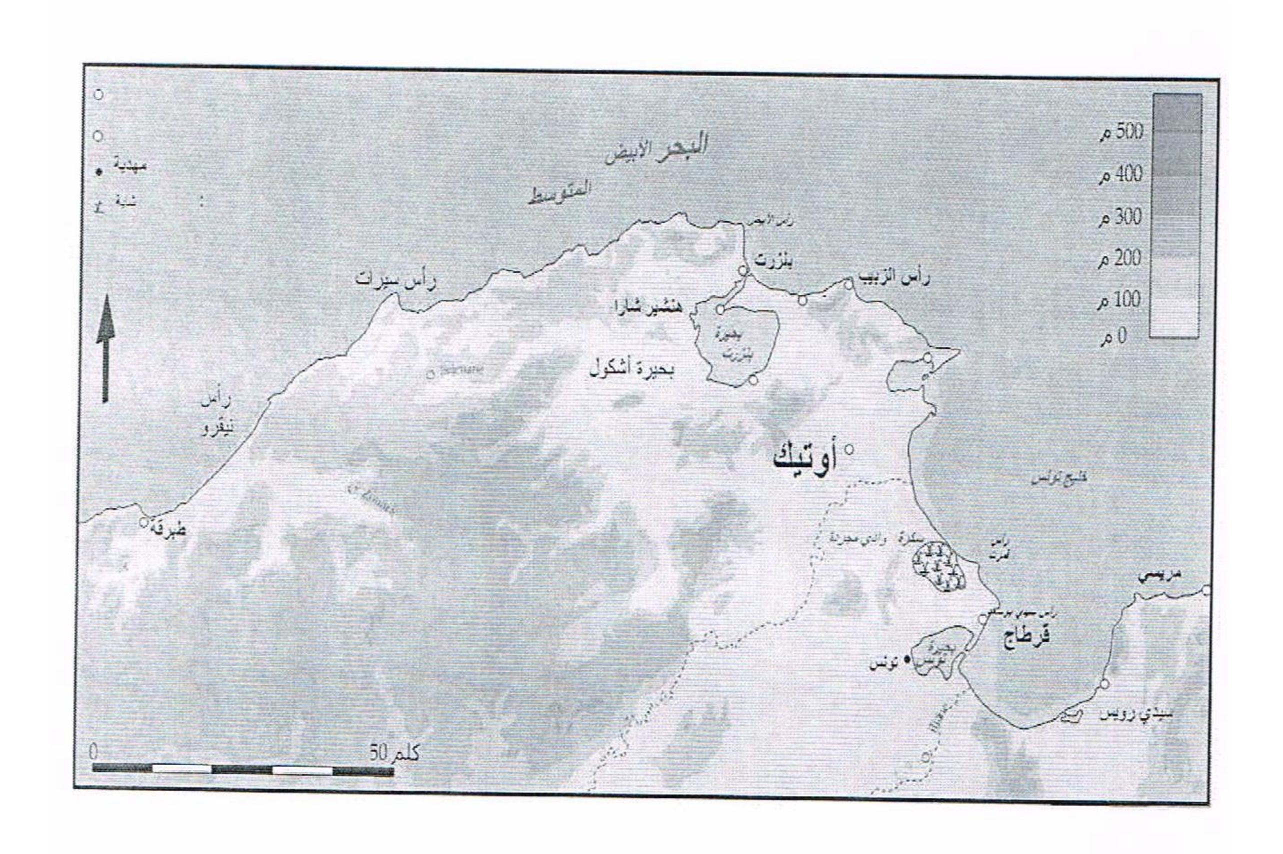
خريطة رقم 03: تمثل المستعمرات الفينيقية والرومانية في الحوض الغربي للبحر المتوسط

المصدر: اعتمادا على: Caratini (R) histoire universelle, le monde antique p.933.

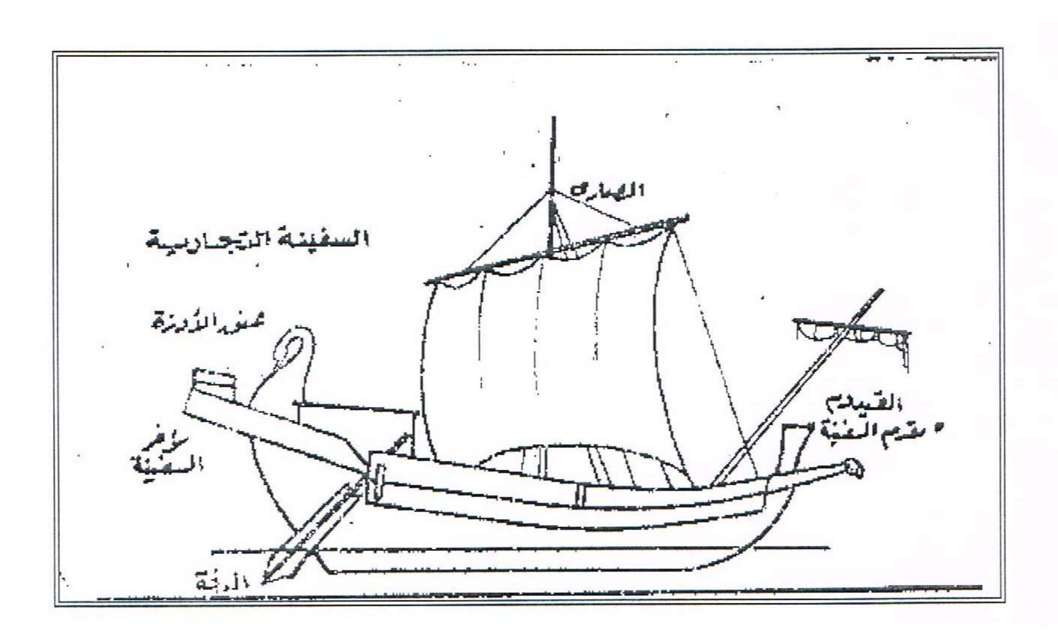


خرطية رقم 04: المواقع الفينيقية العتيقة في تونس

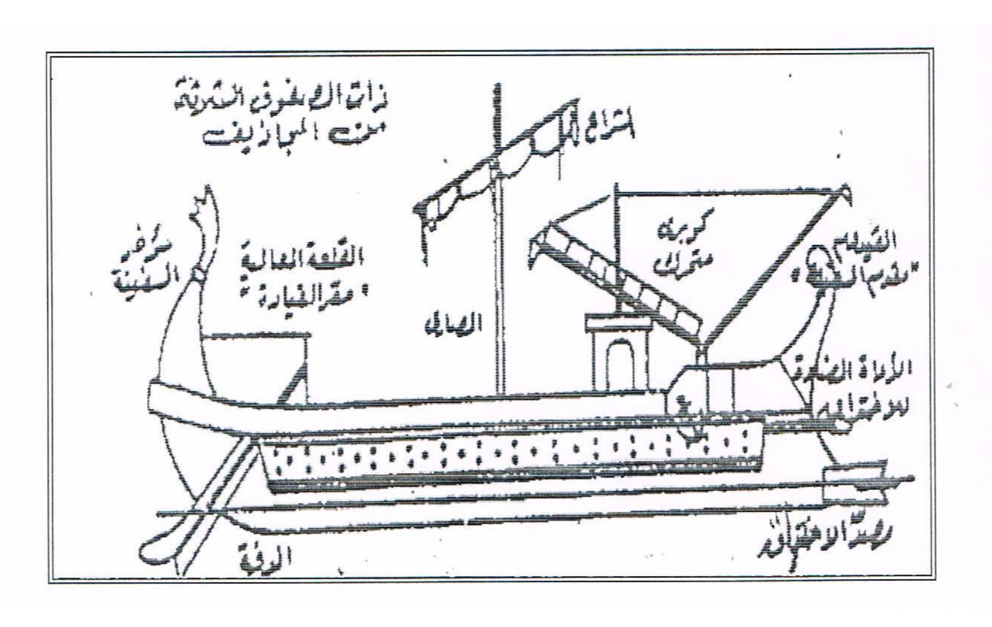
المصدر: عن محمد حسين فنطر، الحرف والصورة في قرطاج، ص10.



الشكل رقم 02: موقع أوتيكا ضمن المحيط الحضاري. بالاعتمال على (fond de carte : SLIM et al,2004)



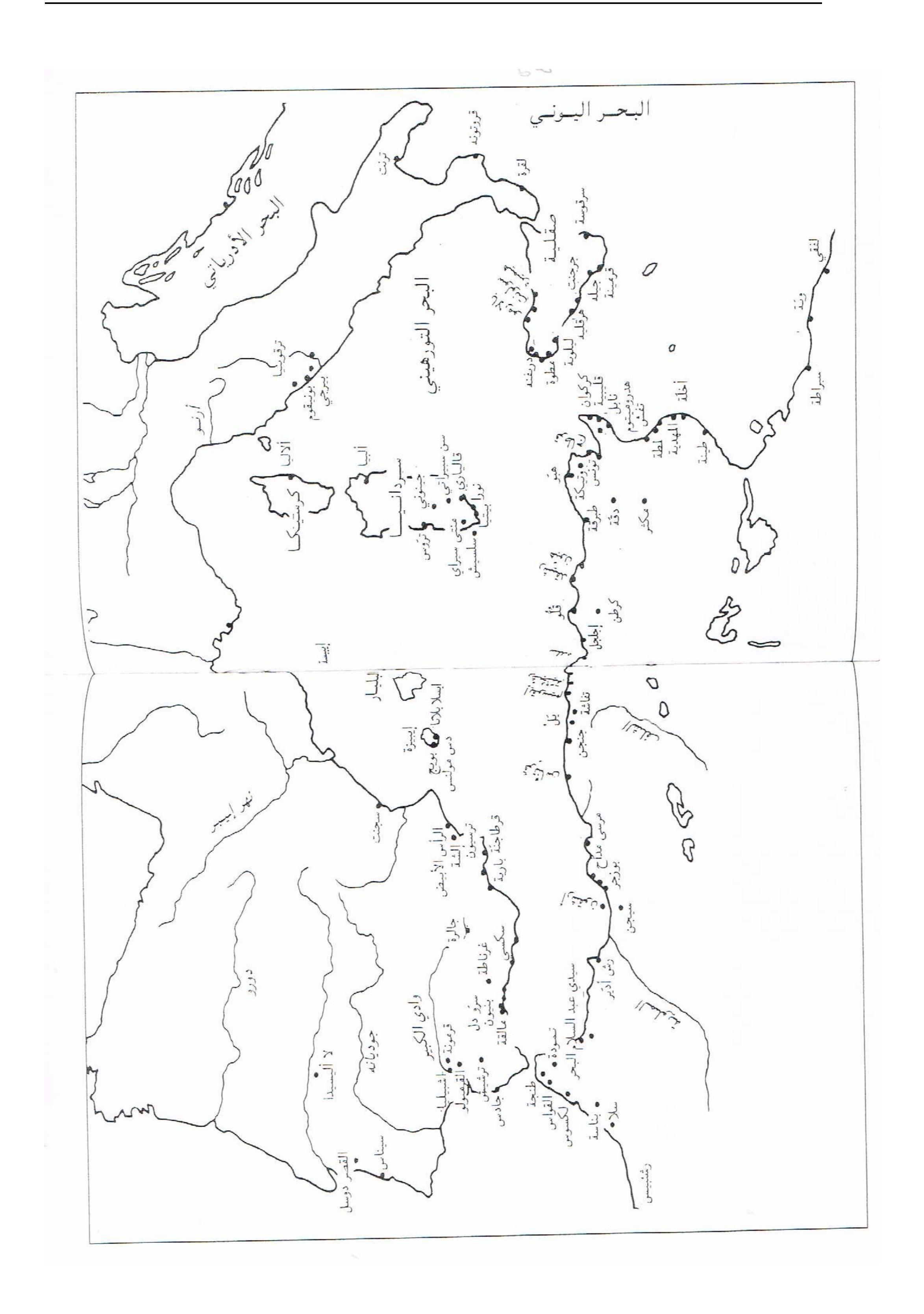
أ- نموذج لسفين تجارية فينيق



ب- نموذج لسفينة حربية فينيقية ذات الصفوف الثلاثة من المجاذيف.

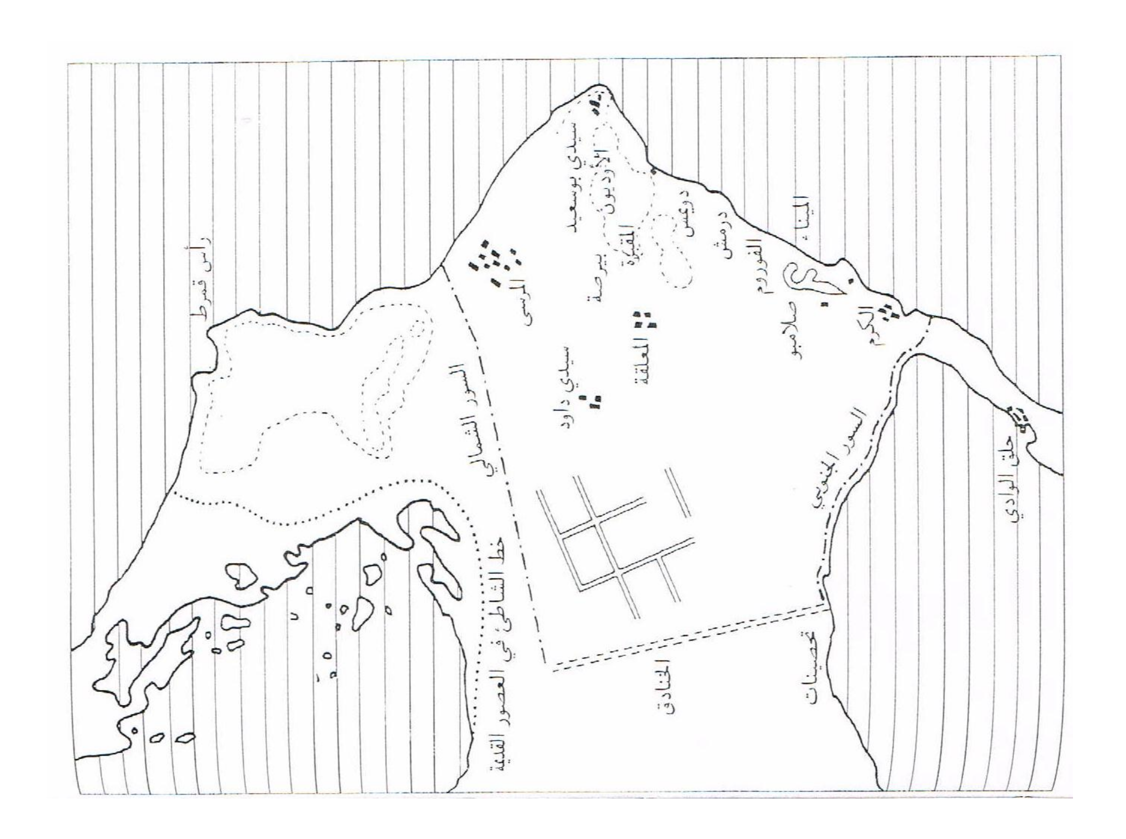
الشكل رقم 03 : (أ، ب) اعتمادا على:

Casson (L.), op.cit., p.235
Les marins de l’antiquité, Paris, Paris

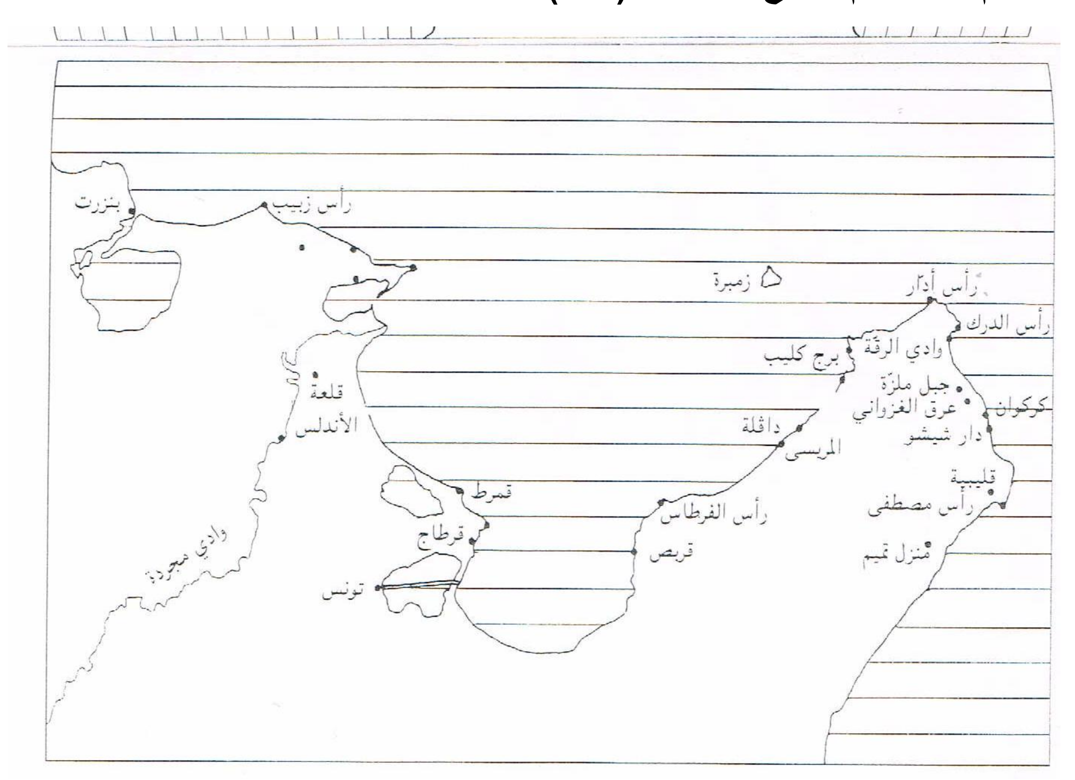


الخريطة رقم05 : التوسع الفينيقي البوني في غربي المتوسط

المصدر: فنطر (م.ح) الفينيقيون بناة المتوسط، ص124.



الخريطة رقم 06: معالم قرطاج. المصدر: (فنطر)، الفينيقيون بناة المتوسط، ص120.



الخريطة رقم 07: ربوع قرطاج والوطن القبلي. المصدر (فنطر)، الفينيقيون، بناة المتوسط، ص129.



الشكل رقم 06: أوليس (Ulysse) المتحف الوطني الباردو (تونس)



الشكل رقم 07: انتصار نبتون المتحف الوطني باردو (تونس)



الشكل رقم 08: نبتون إله البحر

المتحف الوطني الباردو (تونس)

التاريخ التجاري

الفصل الرابع:

السكان الاصليون و البحر

الفصل الخامس:

الرومان والإبحار في الحوض الجنوبي للبحر الأبيض المتوسط

الفصل الرابع
السكان الأصليون والبحر

أولا: الليبيون والبحر في العصو القديمة

ثانيا: التجارة النوميدية القديمة

1- تجارة الحبوب

2- تجارة الزيت

ثالثا: العلاقات التجارية بين بلاد الجنوب القديم وحوض البحض الأبيض المتوسط

1- العلاقات التجارية القرطاجية مع جزر البليار

2- العلاقات النوميدية الإيطالية

3- العلاقات مع إيبيريا

4- العلاقات مع غاليا

رابعا: التجارة القديمة

1- مخاطر التجارة البحرية في العصور القديمة

ا- المخاطر الطبيعية

ب- المخاطر البشرية

2- طرق التجارة البحرية القديمة

الفصل الأول: السكان الأصليون و البحر

أولا: التجارة في بلاد المغرب القديم

1- الليبيون والبحر في العصور القديمة

لم يول المهتمون والباحثون بالدراسات الليبية اهتماما لماي خص البحر والصيد وكل نشاط يتعلق بالحياة البحرية والأنشطة المرتبطة بها عند الليبيين القدامى، وقد يكون لتفوق الفينيقيين ثم الإغريق ورومان، العامل الأساسي في البون الشاسع بين الليبيين الأوائل وهاته الشعوب البحرية، ونظرا للحاجة كقلة الغذاء، أجبر الليبيين على اللجوء إلى البحر لتأمين غذائهم (كالسمك مثلا) [1]، التي يبدو من خلال اللقى الأثرية كالصنارات ذات الأحجام المختلفة المصنوعة من البرونز أو الحديد تعود إلى القرن التاسع ق.م والتي استخدمها الفراعنة في صيد الأسماك في النيل[2].

فحسب "حسين بولقطب" الذي أورد مايلي: "لقد ظل البحر دوما حاضرا في مجمل التطور الحضاري الذي عرفته المجتمعات الإنسانية وضمنها المجتمع المغربي القديم، ولم يقتصر دور البحر في المساهمة في النشاط الاقتصادي، بل كانت له كذلك أدوار أساسية أخرى، نذكر منها مساهمته في نقل التيارات الحضارية والثقافية من بلد إلى آخر ومن قارة إلى أخرى[3]، كالصناعة الأرجوانية الفينيقية أو صناعة مرق السمك "القاروم Garum"، ويستدل في وقت لاحق من عمليات التمليح والتجفيف على تنوع الأسماك وكثرة الإنتاج، الذي أقيمت له وحدات التحويل على طول البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي منذ عهد يوبا الثاني (25 ق.م–23 ميلادي) [4].

والواقع أن العديد من الباحثين أكدوا من جهتهم شُحّ المعلومات المتعلقة بالبحر والملاحة على الشواطئ الجنوبية للبحر الأبيض المتوسط، ونقصد بذلك بلاد المغرف القديمة، "فهيرودوت Hérodote" قد زعم أن الليبيين هم الذين عرّفوا الإغريق ببوصيدون

1- Montagne (R), Les marins indigène de la zone Française du Maroc, in Hésperis, 3, 1923, p211.

2- Laoust (E), Pêcheurs berbères du sous, Hésperis, 3,1923, p238.

3- بولقطب (حسين)، المغرب والبحر خلال العصر الوسيط، فكر ونقد، مجلة ثقافية فكرية، العدد 44، ديسمبر 2001، ص1–2 (موقع الجابري).

4- Jodin (A), les établissement du roi Juba II, aux îles pur puraines à Mogador, Tanger, 1967.

(Ponseidon) [1] وهو إله البحر المتوسط والزلازل، هذا الأخير الذي خصّهُ الليبيون بالعبادة [2].

وأثناء فترة الاحتلال الروماني كان من معبدات سكان بلاد المغرب القديم الإله "نبتون –Neptune" وهو إله البحر والأنهار [3]، فعبدوا إله البحر الأبيض المتوسط وإله العيون والأنهار[4]، واعتقد القدامى أن الإله "نبتون" له القدرة على إغراق سفن المسافرين أو إنقاذهم في عرض البحر، كما له القدرة على جعل البحر هادئا وساكنا؛ ويورد الباحث "لوسيان ساموسات –L.D Samosate" في مؤلفه "حوارات الآلهة البحرية– Dialogi dii maris" بما يلي: "السيكلوب (Cyclope) وحيد العين (...) هكذا خدعني الآتي [أوليس– Ulysse] بذلك الاسم [لا أحد]، ولكن الذي يؤلمني أكثر أنه سبني بآفتي قائلا: أبوك نبتون نفسه، لن يقدر على إبرائك.

نبتون دعم ناعم البال يا بني، سأنتقم لك منه، وسيعلم أني إن كنت عاجزا عن إبراء العميان، فإني قادر على إنقاذ أو هلاك من يسافرون في البحر(...)"[5].

وبالرغم من شح المعلومات المتعلقة بالبحر والملاحة بشواطئ المغرب القديم من أقصاه إلى أقصاه في المراجع الأجنبية عدا بعض الاستثناءات لأعمال "روجي– J.Rougé " و"كرابون N.Crayon". إن ما وصلنا من أوصاف وملاحظات على ندرتها، تثبت عبادة الآلهة البحرية الفينيقية والبونية في بلاد المغرب القديم، وقد عبدها النوميديون على سبيل المثال، الإله "تريتونيس– Tritonis" والإله "بوسيدون Poseidon" كما ذكر لنا ديودور الصقلي على وجود آلهة المياه والبحار عند الليبيين الأوائل[6]، كما تثبت النقوش اللاتينية

1- Schmidt (J), Dictionnaire de la mythologie, op.cit, p164.
2- Hérodote, op.cit, II, 50.
3- Gsell (St), H.A.A.N, VI, p152.
4- Schmidt (J), op.cit, p134.
5- De Samosate (Lucien), Dialogue des Dieux marins, dialogue II ; in, Ouevres complètes, traduit par De Belin tome1, 1896, liv, II.
6- Diodore de Sicile, op.cit, XI, 21,4 ; XIII, 86,3.

وجود هذا الإله بتميقاد Thamugadie ولمبيز Lambaesis[(1)] وغيرها من مناطق بلاط المغرب القديم.

ويبدو أن الليبيين القدامى لم يهتموا بالملاحة البحرية بالرغم من الترحيب الذي أبدوه لعليسا ديدون واحتكاكهم بشعوب بحرية –على غرار الفينيقيين والإغريق– وهكذا لاحظ "بارتولون –A.Berthelot" أن النصوص القديمة لا تشير إلى بحارة ليبيين ولا إلى أسطول[(2)]، ولقد زعم "سوفيل –Souville" أن سكان بلاد المغرب القديم لم يحتفظوا بعادات وأعراف تتعلق بالبحر، ولم يستهوهم البحر إلا قليلا[(3)]. وهي نظرة نوع من المغالطة والتحامل التاريخي.

لقد ذهب بعض المؤرخين منهم "غزال–Gsell"[(4)] "وفرحاتي– Ferhati.F"[(5)] " إلى اعتبار ملوك موريطانيا ونوميديا كانوا يملكون بحرية، ففي عهد "ماسينيسا–Massinissa" خاصة البحرية النوميدية حروبا في حوض البحر الأبيض المتوسط، كما خاض الملك "بوكوس–Bocchus"[(6)] حربا كحليف لماركوس أنطونيوس ضد أوكتافيوس في معركة (أكتيوم Actium) في 02 سبتتمبر سنة 31 قبل الميلاد حسب ما أورده الكاتب "بلين الصغير– Pline le jeune"[(7)] مما يعني أن هذا الملك الموريطاني كان يملك بحرية وأسطول بحري شارك في هذه المعركة البحرية.

وفي سنة 46 قبل الميلاد، قام قائد حرب من أنصار "بومبيوس –Pompée" بتزويد سفنه بمجدفين وجنود ملاحين "جيتوليين Gétuliens". ولقد امتلك "يوبا الثاني–Juba II"

1- AE, 1946 , 71 ;72 ;CIL., VIII, 18008 ; Marcillet (Jambert), deux dédicaces à Néptune trouvées à Lambèse, in, B.A.C, 6, 1970, p215-218.

2- Berthelot (A), l'Afrique saharienne ce qu'en on connu les anciens, Paris, Payot, 1927, p133.

3- Souville (G), Réfléxions sur les relations entre l'Afrique et la péninsule Ibérique aux temps préhistoriques, Madrid, Almagrobash, 1983, p411.

4- Gsell (St), H.A.A.N, pp 151-152.

5- فرحاتي (فتيحة) نوميديا (من حكم جابا إلى بداية الاحتلال الروماني 213–46 ق.م)، الجزائر، منشورات أبيك، 2007، ص274.

6- Salluste, Guerre de jugurtha, traduit par : F.Richard, Paris, Flammarion, J.Pierrot, Paris, Garnier, 1930, Liv, 19,7..

7- Plutarque, hommes Illustres, antoine, traduit par : Desacy, J.Pierrot, Garnier, 1930, Liv, 67 à 76.

بوكوس Bocchus من ملوك بريطانيا، زوج أم يوغرطة.

أسطولا حربيا وتجاريا، حيث أرسل بعض سفنه بعد تجهيزها لاكتشاف جزر الكناري كما روى لنا ذلك "بلينس القديم"[(1)].

والأمر لا يتعلق فقط بالنوميد والموريطانيين الذين امتلكوا بحرية، فحتى قبائل "البقواط –Les Baquates"[(2)] والمازيس (Mazices) [(3)] في بلاد المغرب القديم امتلكت المراكب والسفن الكافية لعبور "أعمدة هرقل– مضيق جبل طارق" لمهاجمة السواحل الإيبيرية الغنية خلال عهد الإمبراطورية الرومانية.

كما قاد القائد والملك سيفاكس حربا في جنوب إسبانيا جند لها حوالي ثلاثين ألف جندي، ثم نقلهم بحرا بما يوحي امتلاكه لأسطول بحري هام. وعقد علاقات صداقة مع قرطاجة[(4)].

وفي فترة الاحتلال الروماني، كانت المقاطعات الرومانية مثل موريطانيا الطنجية والقيصرية على اتصال مباشر بالبحر، وهذا يعني أن السفن التي تبحر من ميناء (سيغا – Siga) بموريطانيا القيصرية والمتجهة إلى موريطانيا الطنجية، كانت مضطرة للتوقف والرسو في مرافئ تتخللها المراحل البحرية[(5)].

فمجموعة نقاط الاستراحة أو المحطات البحرية التي أوردها المسار البحري لأنطونان (itinéraire d’Antonin Augustin)[(6)] في خط الرحلة مازال مجهولا وهي محطات استراحة التي كانت تتخلل الشاطئ المتوسطية القديمة، وتسمح للسفن القديمة بالرسم والتزود بما تحتاجه خلال رحلاتها، أو بالاحتماء من العواصف البحرية.

1- Pline l’ancien, H.N., VII, 203-205.

2– البقواط (Baquates) شعب كثير العدد عاش بموريطانيا الطنجية ومناطق الونشريس وجبال البابور. أنظر: شنتي (محمد البشير)، التغيرات الاقتصادية والاجتماعية في المغرب أثناء الاحتلال الروماني، الجزائرن م.و.ك، 1984، ص160–161.

3– المازيس، شعب عاش بمملكة موريطانيا وكان ملكهم الإغليد سيفاكس. أنظر: غانم (محمد الصغير)، معالم التواجد، المرجع السابق، ص250.

4– فرحاتي (فتيحة)، المرجع اسابق، ص117.

5- Anonyme (4e et 6ème siècle de Nère) Itinéraire maritime d’Autonin, texte en latin de :G.parthe, Roma, editore Berolini, 1348.

المدن التابعة لموريطانيا القيصرية والطنجية الواردة في مسار الرحلة البحرية لأنطونان، أغلبها مدن ساحلية وبحرية وبها موانئ، أنظر: المسار البحري.

6- Ibid ; Caltelloni-tranoy(M), le Royaume de Maurétanie sous Jaba II et ptolémée (25 av-J.C-40 ap-J.C) Paris, Payot, 1997, pp76-77.

ويعتقد "روبيفا –R.Rebuffat" أن كثرة أسماء المواضع الواردة في خط "المسار البحري لأنطونان"[1]. لا تعني أن الأمر يتعلق بمعالم، بل إن معظم هذه الأسماء تدل على وجود مرافئ وملاجئ بحرية تتخلل الرحلة البحرية التي كان البحارة يقطعونها بين سواحل موريطانيا القيصرية وموريطانيا الطنجية[2].

ثانيا: التجارة النوميدية القديمة

لقد تنوعت التجارة النوميدية بين تجارة داخلية خاصة عبر الصحراء، فظهرت ما يسمى بالعلاقة التجارية بين المناطق الصحراوية والليبية القديمة، إذ علينا دراسة الطرق بين الصحراء ونوميديا وذلك من خلال وصف "هيرودوت" للطريق الذي يربط بين "طيبة Thebes" وأعمدة هرقل[3].

أما البضائع التي كانت تأتي من الصحراء فتتمثل في "العقيق الأحمر Carbuculus" ونوع من الحجر Calcedoine يصنع منه اللؤلؤ وأيضا الزمرد وحجارة أخرى نصف كريمة[4] فضلا عن التجارة الخارجية البحرية المعتمدة على الأساطيل البحرية؛ إذ استطاع ماسينيسا فتح أسواق نوميديا للتجار الإغريق والمصريين والسوريين والإيطاليين[5]، حيث نعلم أن كورنثه مثلا كان لها علاقاتتجارية هامة لموانئ سواحل نوميديا وموريطانيا خلال القرن الخامس قبل الميلاد[6].

فكانت التجارة النوميدية من خلال أسواقها الداخلية وموانئها تفتحا على بقية موانئ حوض البحر الأبيض المتوسط عكس القرطاجيين والذين امتازوا بالتحفظ التجاري والاقتصادي.

1- مجهول عاش حوالي خلال القرن الرابع الميلادي أو القرن السادس الميلادي وألف المسار البحري لأنطونان.
2- Rebuffat (R), Au-delà des camps romains d’Afrique mineur : renseignement, contrôle, pénetration, in, ANRW, II, 10-2, 1982, p506.
3- Hérodote, op.cit, liv, 4, 41 à 44.
4- فرحاتي (ف)، المرجع السابق، ص273.
5- نفسه، ص274.
6- Rizakis (A), « les maurétaniens et la couleur du Bronze de Corinthe », in Karthago, 22, Paris, 1990, p55-63.

1- تجارة الحبوب

نسبت أغلبية النصوص الأدبية إلى "ماسينيسا" دوره الهام في تطوير الوسائل الزراعية واستصلاح مساحات شاسعة من الأراضي البور حيث يقول الكاتب "بوليب": "قبل ماسينيسا كانت نوميديا كلها لا تجدي نفعا ولا تأتي بفائدة وكانت تعتبر بطبيعتها غير قادرة على إعطاء شيء من المنتجات الزراعية، وكان ماسينيسا الأول، بل الرجل الوحيد الذي أظهر أن نوميديا قادرة على إعطاء جميع المحاصيل الزراعية مثلما تعطيه أية جهة أخرى في العالم، وذلك لأنه استصلح مساحات شاسعة وتعهدها بالزراعة والحرث"[(1)]. كما يخبرنا الكاتب "بووكوب القيصري Procope de Césarée" أن بلاد المغرب القديم وحوض البحر الأبيض المتوسط هي أرض حبوب[(2)].

وبذلك احتلت زراعة الحبوب في بلاد المغرب القديم –وعلى الأخص القمح والشعير والذرة البيضاء– وأصبحت المنطقة مصدرا للحبوب والشعير، إذ صدرت كميات هائلة نحو اليونان وروما، وهو ما دونه "تيت ليف –Tite Live" في تاريخه بخصوص صادرات نوميديا من القمح والشعير نحو روما[(3)].

كما أقام سكان جزيرة (ديلوس Délos) تمثالا لماسينيسا عرفانا له، نظير الهبة التي قدمها لهم سنة 179 قبل الميلاد، وقدرها حوالي 11600 مدّا* من القمح[(4)].

أما في عهد الاحتلال الروماني، فكان القمح النوميدي يُمون عاصم الإمبراطورية الرومانية بحمولات تكفى سكان "روما" لمدة تقارب ثمانية أشهر، وقد قدرت الكميات التي صدرتها مصر ونوميديا بحوالي 75.000 مُدًا في اليوم الواحد للعوام (Plèbe) في روما[(5)].

1-Polybe, histoire générale, op.cit, XXXI,2.

2- Procope de Césarée, la guerre contre les vandales, traduit par : Roques.D, Paris, 1990, Liv, II, 13.

3- Tite Live, Histoiire romaine, traduit par Verger, Paris, Panckouke, 1930, Liv XXX1,19 ; XXXII,27.

* المُد: وهي وحدة وزن رومانية، فواحد 01 مد = 7 كيلوغرام من القمح. أنظر: شارن (ش) تجارة الجزائر، المرجع السابق، ص356.

4- Camps (G), aux origines de la berbérie, Massinissa ou les débuts de l’histoire, Libyca, 1962, p199.

5- Virlouvet (C), la consommation de céréales dans la Rome du haut empire, in, Histoire et mésures, X, 3-4, 1995, p261-275.

وفيما يلي جدول يبين لنا صادرات نوميديا من القمح والشعير

الجدول رقم01: صادرات نوميديا من القمح والشعير نحو روما في عهد الملك ماسينيسا

السنة	الكمية (بالمد)	المحصول
200 ق.م	14.000	قمح
	10.500	شعير
198 ق.م	14.000	قمح
191 ق.م	28.900	شعير
	56.000	قمح
170 ق.م	70.000	قمح

المصدر: عقون (م.العربي)، الاقتصاد والمجتمع، المرجع السابق، ص49.

2- تجارة الزيت:

يذكر صاحب رحلة سكيلاس الشبيه أن "الليبيين من قبيلة "لوتافاج–lotophages" من خليج السرت، أنهم ينتجون نوعا من الخمر ويستهلكون الزيتون البري، ويقومون بزراعة الشعير"[1]، ويذهب "سالوت" في وصفه لطبيعة وثروات نوميديا قائلا: "فقد استفاد أذربعل في هذا الجزء من أراضي نوميديا بعد تقسيم مملكة والده. من عدة مساحات مغروسة أشجارا منها الزيتون البري والرند وفصائل أخرى تنمو في الأراضي الرملية الجافة[2].

أما الزيت الذي كانت تصدره منطقة طرابلس الليبيةفي عهد الاحتلال الروماني فكان ذا جودة عالية، ويصدر بكميات معتبرة نحو ميناء "أوسيا–Ostia"[3]. وكانت (برقة–Byzacenn) تباع كذلك في أسواق مصر الرومانية بما فيها مدينة الإسكندرية نظرا لجودتها[4].

1- Pseudo Scylax, périple, op.cit, Liv, 44.
2- Salluste, guerre de Jugurtha, op.cit, XLVIII.
3- Pigoniol (A), l’empire chretien, Paris, PUF, 1972, p8-9.
4- Bonifay (M), observation sur la diffusion des céramiques africaines en Mediterranée orientale dans l’antiquité, Paris, Mélanges Jean Pierre Sodini, 2005, p70.

كما أن بعض موانئ بلاد المغرب القديم كانت تصدر الزيت والرخام مثل ميناء "هيبوريجيوس–Hippo-Regius "[1]. وكذلك تصديره لكميات هامة من القمح والزيت والرخام مقابل استيراد الأواني الفخارية والزجاجية والمعدنية[2]، عبر مينائي (أوستيا – Ostia) و(بوزول–Pouzzoles).

وصدرت نفس المدينة الزيت والخيول إلى إسبانيا Hispania مقابل الرصاص والقصدير[3]، كما صدرت كميات هامة من الزيت والتين والرخام نحو غاليا[4]. وتشير المصادر إلى وجود علاقات بين هيبوريجيوس وبلاد الإغريق Graecia قائمة على جلبها للخمر والمزهريات والأواني الفضية مقابل تصديرها للزيت والقمح والأخشاب نحو نفس المنطقة[5].

ويبدو أن محصول نوميديا من الزيت كان معتبرا بدليل أن قيصر فرض عليها تقديم كميات هامة من منتوج الزيتون في إطار الضريبة السنوية التي فرضت عليها بعد القضاء على كيانها السياسي عندما هزم عاهلها "يوبا الأول JubaI"*[6]، على الرغم من أن السياسة الزراعية للمملكة كانت مركزة منذ "ماسينيسا" على إنتاج القمح.

وفي جانب آخر، كانت موانئ إقليم طرابلس (لبدة Leptis– وأويا Oea وصبراتة Sabratha) في الحوض الشرقي للبحر الأبيض المتوسط تصدر عبها الزيوت

1- Hamman (A-G), la vie quotidienne en Afrique du nord au temps de saint augustin, Paris, 1979.
هيبوريجيوسHippo Regius أوعنابة حاليا، كانت مدينة ملكية في عهد ملوك نوميديا وبعد الاحتلال الروماني 146 ق.م، أصبحت تابعة لمقاطعة إفريقيا البروقنصلية، وارتفعت في عام 78 قبل الميلاد من مرتبة بلدية Municpius Augustun إلى درجة مستعمرة Colonia، وصارت في القرن الثاني ميلادي المدينة الساحلية الثانية بعد قرطاجة. أنظر: شارف (شافية)، عنابة، الميناء والمدينة، أعمال الملتقى الدولي، الموانئ الجزائرية عبر العصور، الجزائر، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، 2009، ص325–346.
2– شارن (ش)، النشاط التجاري في نوميديا وموريطانيا القيصرية، الجزائر، 2002، ص460–483.
3– نفسه، المرجع نفسه، ص531.
4– نفس المرجع، ص495.
5- Sempère (H), Les ports et la vie maritime antique de Carthage à Tanger, Paris, 1957, p201-207.
*"يوبا الأول-Juba I" (ولد سنة 60 ق.م- اغتيل سنة 46 ق.م)، خلف والده هيا مصال، عاهلا قويا، مناوئا للرومان ولقيصر خصوصا، ملما بأمول الحكم والسياسة، وملكا على نوميديا لعدة سنوات، حاول بناء ملكه وتحقيق الاستقلالية عن روما. أنظر: Gaïd (M), Aguellids, op.cit, p87-97.
6- Joleaud (L), « l'ancienneté de la fabrication d'huile en Afrique du nord », in, R.Afr, 1929, p19-36.

وحيوانات الألعاب في روما، فضلا عن سلع تجلبها القوافل من أعماق إفريقيا مثل العاج والذهب والعبيد[1].

وكذا ميناء قابس الذي اعتبره الكاتب "سترابون Strabon" الميناء الأساس في منطقة السيرت الصغير[2]، والذي كان يصدر عن طريقة الإنتاج الفلاحي لمنطقة الأوراس بنوميديا، كما تاتي منه الواردات الموجهة إلى جنوب نوميديا[3]، وميناء طبرقة Tabarka الذي كان يصدر عن طريق رخام منطقة (شمتو Simithu) بشرق نوميديا[4]. وقد جذبت مناطق نوميديا مثل ميناء (هيبورجيوس Hippo Regius)، وميناء (روسيكاد Rusicada) سكيكدة حاليا التجار الإيطاليين[5]، والذين كانت تصدر عن طريقهما سلع إقليم (كيرتا- Cirta) قسنطينة حاليا، نحو موانئ حوض البحر الأبيض المتوسط[6].

أما ميناء (إيجلجيلي Igilgili) جيجل حاليا و(صلداي Saldae) بجاية حاليا، فكانت تصدر عن طريقهما منتجات ما عرف فيما بعد بموريطانيا السطيفية إلى الغرب (من صلداي نحو موانئ (إيول-Iol) شرشال [7] و(قونوقو-Gunugu) قوراية (وكارتيناي- Cartenae) تنس الحالية، وهي كلها موانئ ارتبطت بعلاقات تجارية نشيطة مع إسبانيا، وهو نفس شأن ميناء بورتوس ماقنوس (Portus Magnus) بطيوة (St leu) حركة تجارية خارجة، حيث نشطت تجارة الامفورات المستعملة في نقل الزيت والخمر والغاروم، نحو موانئ إيطاليا وغاليا وإسبانيا [8].

ونتج عن توسعات "ماسينيسا" شرقا وغربا أنه ضم هذه الموانئ الهامة إلى مملكته الموحدة وإذ امتدت من نهر ملوية غربا حتى منطقة طبرقة شرقا، حيث أصبحت المراكز

1- Rougé (J), Recherche sur l’organisation du commerce maritime sous l’empire romain, Paris, imprimerie nationale, 1966, p133.
2- Strabon, op.cit, XVIII, 3,5-5.
3- Lecocq (L), le commerce de l’Afrique romaine, in, B.S.G.A.O, 32, 1912, p314.
4- Gsell (St), H.A.A.N, tome V, p211.
5- Salluste (G.J), op.cit, XLVII, 2.
6- Gsell (St), Inscriptions latines de l’Algérie, (ILA), 2 vols, Alger, SNED, 1976, n°28.
7-Carayon (N), les ports phéniciens et puniques, géomorphologie et infrastructures, thèse de Doctorat, Université de Strasbourg II, 2008, p188.
8- بن عبد المؤمن (م)، مدينة بورتوس ماغنوس بطيوة- دراسة في تاريخها القديم، جامعة وهران، منشورات مخبر البحث التاريخي، مصادر وتراجم، 2013، ص87.

الساحلية البونية ومملكة مازيسيليا تحت سيطرته وتصرفه، وامتلك كذلك الأسواق البونية التجارية في السيرت الصغرى وطرابلس بما ضمن له مراقبة الصادرات نحو اليونان، واحتكر عملية التبادل التجاري وتكوين أسطوله الخاص التجاري والحزبي فيما بعد[1].

ثالثا- العلاقات التجارية بين بلاد المغرب القديم وحوض البحر الأبيض المتوسط الغربي

1- العلاقات التجارية القرطاجية مع جزر البليار

يعتبر المؤرخون بداية العلاقات التجارية في أرخبيل البليار مع وصول الفينيقيين الى ضفاف جزر "بيتيوز – Potyuse"[2] جزيرة (إيبيزا–Ibiza) حاليا، وذلك حوالي القرن الثامن قبل الميلاد، حيث شهدت المبادلات الأولى بين التجار الفينيقيين وأهالي جزر البليار وحسب الباحث "بيلار قوميز–B.Gomez" الذي يذكر أن موقع مدينة (إيبيزا–Ibiza) كانت أول موقع استقر بها الفينيقيون كتجار[3]، فأصبحت بذلك أول مستعمرة فينيقية أنشأتها الجالية الفينيقية في حوالي 630 قبل الميلاد، وذلك من خلال اكتشاف أمفورات عثر عليها في نفس المدينة[4]، بحيــث وجد بها بقايا وأطلال مصانع لحياكة الملابس، لكن المدينة اشتهرت على وجه الخصوص بوجود مناجم النحاس والفضة[5].

وصدرت قرطاجة أواني فخارية تمثل في جرار، فضلا عن الصحون والأقداح والقارورات التي عثر عليها في جزيرة إيبيزا بجزر البليار[6]. فعرفت المدينة رواجا تجاريا كبيرا امتد إلى غاية نهاية القرن السابع، وكان مينائها يشكل نقطة ربط تجارية

1- فرحاتي (ف)، المرجع السابق، ص215.

2- Strabon, géographie, op.cit, Liv, 5,7,14 (îles pytyuses – Ibiza).

3- Bellard (G), Quelques réfléxions sur les premiers établissements phéniciens à Ibiza, in, Studi in inonore di S.Moscati, Roma, 1996, p773.

4- Amadasi (M.G), Remarques sur la présence phénico-puniique en Espagne d'après la documentation épigraphique, in, Actes du 2è congrès, op.cit, p33-42.

5- Loug (L), Nouvelles épaves de lamargue, les gissements antiques, Aix En provence, association provence archéologie, 2004, p291-330.

6- Rederohiaza (A), collections de Ceramica punica de Ibiza, Ibiza, 1980, p15-16.

هامة، كما أن (إيبيزا–Ibiza) شكلت موردا هاما لتمويل قرطاجة وتجارها من مادة المعادن النفسية كالذهب[1].

وشكلت ورشات صناعة الحلي المختلفة للاتجار بها فضلا عن تجارة العبيد المنتشرة بكثرة والرائجة جدا بفضل نشاط القرصنة وتجارات أخرى كحيالة الملابس والزرابي وتصدير العطور والزيوت نحو (إسبانيا–) وإيبيزا[2]، كما مولت إيبيزا وجزر (جينيزي) ميورقا ومينورقا[3] مدينة قرطاجة بالسلاح والجند المرتزقة، بعدما دخلت قرطاجة في حرب ضد الرومان (الحرب البونية) [4].

وفي خضم الحرب البونية الثانية (218–201 ق.م)، حاول "شيبيون– Scipion l'Africain"* محاصرة مدينة "إيبيزا–Ibiza" لدورها الهام والمساند لقرطاجة[5]، ورغم محاولاته لاقتحام المدينة لكن دون جدوى لكون "إيبيزا" محصنة طبيعيا ولمتابعة القلاع والتحصينات التي شيتدها المهنسون القرطاجيون[6].

وعرفت هذه المدينة بين القرنين الرابع والأول قبل الميلاد إقامة فضاء للنشاطات المرفأية، كما ظهرت بها نشاطات صناعات وحرف يدوية مرتبطة أساسا بالتعدين –خاصة صناعة الأسلحة– ورغم وطأة الحرب البونية الثانية فالنشاط التجاري القرطاجي لم يتوقف، بل اتسع نشاط التجارة القرطاجية [7].

1- Moscati (S), l'empire de carthage, op.cit, p242-243.
2- Mrabet (A) et Remesal (R), In Africa et in Hispana, etudes sur l'huile africaine, Barcelone, université Real Academia, 2007, p209.
3- Diodore, op.cit, liv, 7,14 (îles Gymnésie-Majorque et Minorque).
4- Tile live, histoire romaine, XXII, 20,7 ; Guerrero (A), Majorque et les guerres punique, données archérologiques, in, Studia phoenicia, X, Lenven, 2002, p109-114.

* سيبيون الإيميلي Scipion emilien وهو بوبليوس كورنيليوس سكيبيو والمسمى الإفريقي بعد حربه ضد حنبعل بإيطاليا وانتقال الحرب إلى أرض إفريقيا (بلاد المغرب القديم)، وانتصاره في معركة زاما سنة 202 ق.م ودخوله قرطاجة فيما بعد سنة 146 ق.م وتدميره للمدينة وانتصاره في نومانميا سنة 134 ق.م في إسبانيا. أنظر:

Salluste, op.cit, Index historique et géographiques, p247.
5-Guerrero (A), art.cit, p221.
6-Guerrero (A), art.cit, p258.
7-Ramon (J), Ibiza y la circulación de anfores fenicias y punicos en el Mediterraneo Ibiza, Madrid, direction générales des archives des beaux arts, 1991, p25-26.

ونخلص إلى القول أن إسبانيا وجزر البليار زودت قرطاجة بالفضة والقصدير بفضل المناجم التي تزخر بها، وأن التجارة القرطاجية اعتمدت طويلا على مبدأ المقايضة، فلم تضرب قرطاجة نقودها البرونزية الأولى إلا في النص الثاني من القرن الرابع قبل الميلاد، وفي القرن الثالث ظهرت النقود الفضية[1].

2- العلاقات النوميدية الإيطالية:

لقد عرفت نوميديا وبلاد المغرب القديم عموما الاستقرار وزراعة أغلب المنتوجات الزراعية على غرار القمح والشعير والأشجار المثمرقن فهذا الكاتب "بلين القديم– Pline l'ancien" يقول مؤلفه "التاريخ الطبيعي مايلي: "قريبا من مدينة سلا في موريطانيا وبالقرب من جبال الأطلس، نجد أشجار الكروم والنخيل" ثم يواصل "وفي المرتفعات الجبلية من نفس الإقليم نجد قطعان الفيلة بالقرن من نهر "تامودة Tamuda"[2] فهذا يعني أن أرض نوميديا وموريطانيا كانت تنعم ببغطاء نباتي–زراعي– وحيواني عام.

ويورد هيرودوت في معرض حديثه عن سكان ليبيا القدماء بقوله تقسم هذه البلاد إلى قسمين: "قسم شرق نهر تريتون–سكانه بدور رعاة والقسم الآخر غرب النهر، سكانه زراع مستقرون"[3].

ويرى "ديزانج– Desanges" أن الزراعية مايلي "الزراعة في الواقع ظهرت قديما جدا عند الليبيين الذين كانوا يمتلكون طرازا من محراث محلي عند قدوم الملاحين الفينيقيين[4].

ولا تعود العلاقات السياسية والاقتصادية لنويديا مع روما إلى فترة الاحتلال الروماني في القرن الثاني قبل الميلاد، وإنما إلى القرن السادس قبل الميلاد[5]. وقد تدعمت

1– جوليان (ش.أ)، تاريخ إفريقيا الشمالية، تعريب: محمد مزالي والبشير بن سلامة، تونسن الدار التونسية للنشر، الطبعة الرابعة، 1983، ص111.

2- Pline l'Ancien, H.N, 5,1,13 ; 18.

3- Pigoniol (A), l'empire chretien, Paris, PUF, 1972, p8-9.

4- Desanges (J),Rome et la conquète du monde méditerranée.Parisp.u.f 1977 t1.p.65.

5- Pallati no (M), Relations entre Etusques et Carthage du 4esiècles et 3esyècles av.j-c Paris :(s.d).p.25

علاقات نوميديا بروما حين تحالف معها الملوك النوميديون "سيفاكس" و"ماسينيسا" وتلاهما كل من "ميكبسا– Micipsa"* ويوبا الأول، وإذ ساعد ماسينيسا الرومان بالقمح والشعير والفيلة والخيل[1].

وبخصوص الفيل النوميدي وفعاليته في الحروب القديمة تساءل "فيدارب– Faid herbe" عن إن كانت هذه الفيلة تقدم في شكل صفقات تجارية أم مساعدات عسكرية، نتيجة سكوت المصادر القديمة، ومع ذلك يصرح "بلين" بان "إفريقية هي أرض الحيوانات المفترسة[2]، وبالنسبة للفيلة، كانت نوميديا منذ أقدم العصور تعج بهذا الحيوان، الذي ينقسم إلى نوعين، فيل الأطلس (Elephas Atlanticus) والفيل الإفريقي (Elephas Afrianus) والذي أشار "هيرودوت" إلى وجوده غرب (شط الجريد Lacus Tritonis) [3].

وكان القرطاجيون يطلبون من النوميد والموريين تزويدهم بهذا الحيوان لخوض حروبهم في إسبانيا وصقلية وإيطاليا[4]، فهذا "سالوستيوس" يخبرنا أن "يوغرطة يقدم حوالي ثلاثين فيلا وقطعان من البقر والأغنام والخيول للسلطات الرومانية"[5]، ولم يستعمل هذا الحيوان (الفيل) فقط للحروب والنقل بل للحصول على أنيابه العاجية[6].

ويحدثنا "جوفينال–Juvénal" عن "موائد دائرية مصنوعة من العاج الذي كان يأتي من العاج الموريطاني"[7]، ويواصل حديثه عن الحيوانات بمنطقة جيتوليا (ليبيا الحالية) بقوله: "الأيل وأرانب وخنازير وماعز جيتوليا ذو اللحم الطيب المذاق وحتى دجاج إفريقية الذي كان يستهلك مشويا"[8].

* ميكيبسا (Micipsa): ولد سنة 198 ق.م توفي 118 ق.م حكم نوميديا طيلة ثلاثين سنة، ازدهرت الفلاحة في عهده, تميز حكمه بالسلم والرفاهية

1- Tite live, XXXI, 19,4 ; XXXII, 27,2 : XXVI
2- Pline l’Ancien, H.N, XI, 33.
3- Hérodote, op.cit, IV, 191.
4- Tite live, XXX, 11, 27 ; XLII,29.
5- Salluste, guerre de jugurtha, op.cit, p, XXIX.
6- pline l’Ancien, H.N, V, 12.
7- Juvénal, Satires, XI, 120, 125, texte traduit par : pierre labriolle et François Villeneuve, Paris, les belles lettres, 1921.
8- Ibid, XI, 135-140-145.

وإلى جانب الحبوب والحيوانات، صدرت نوميديا نحو إيطاليا الفواكه على غرار الليمون والرومان والعنب والتمر[1].

أما الزيتون فهو شجرة قديمة في بلاد المغرب القديم وإنتاج الزيت يعتبر أصيلا على ما يورده "كوليمال– Coulumelle"[2] وأصبح الزيت سلعة تجارية هامة تعود على الفلاحين والتجار بأرباح طائلة، إذ أصبح الزيتون يحتل مكانة مرموقة بين محاصيل أخرى مثل كروم العنب والحبوب[3].

أما كروم نوميديا وبلاد المغرب القديم بصفة عامة، فتذكر الباحثة "بريشور–" إلى أن فضل تعرف سكان بلاد المغرب القديم على أصول زراعة الكروم إلى الفينيقيين الوافدين من مدينة (صور–)، وذلك بعد استقرارهم بقرطاجة، حيث أفادوا السكان المحليين بخبرتهم القديمة في التحكم في تقنيات زراعة الكروم[4].

ويمكن أن نقول أن هذا الرأي فيه نوع من المبالغة، وذلك لنفيه تماما وجود زراعة الكروم لدى سكان بلاد المغرب القديم.

وتخبرنا النقوش اللاتينية وجود حركة تصدير للخمور النوميدية وللمغرب القديم عموما نحو روما، إذ نذكر على بيل المثال نقيشة تتحدث عن تاجر مستورد لخمور موريطانيا وعثر على النقيشة بروما[5]، والعثور على ثلاثة نقوش بميناء (أوستيا–) تشهد على وجود مجمع للتجار المستوردين للخمور في إطار مجمع رسمي بساحة الخمور ينتمي إليه جندي قديم بمقاطعة نوميديا تحول إلى تارج مستورد للخمور بعد انتهاء الخدمة العسكرية[6].

1- Chevalier, Ostie, antique ville erport, Paris, 1986, p133.
2- Coulumelle (M.T), l'économie rurale, III, 9, traduit par : Rousselos, Paris, ed, pankouke, 1834.
3- Précheur-Canonge (T), la vie rurale en Afrique romaine d'après les mosaïques, Paris, PUF (S-D), pp48-19.
4- Précheur (C-T), op.cit, p53.
5-C.I.L, V, 9676.
6- Collegium Vinariorum importatorum negotiantium, in, CIL. XIV. P08; ILS. 6162, 409; ILS.616, 430/ILs.6168.

ويبدو أن حركة استيراد الخمور من المقاطعات خارج إيطاليا وبلاد الإغريق عرفت نشاطا كبيرا في فترة العهد الإمبراطوري الأعلى (27 ق.م–284 ميلادي) ثم ضعفت مع حلول القرن الرابع ميلادي نتيجة أزمة القرن الثاث ميلادي[1].

وعلاوة على النقوش اللاتينية، نشير إلى مؤشر آخر يدل على وجود حركة تصدير الخمر الإفريقي (بلاد المغرب القديم) إلى روما ألا وهو "تجارة الأمفورات" التي استعملت لنقل الخمر والتي وجدت بمناطق مختلفة وقريبة من روما، وهي تحمل ختم مدينة (توبوسكتو– Tubusuktu) تيكلات بجاية حاليا. كما تم العثور على جرات بنفس الختم أيضا بمنطقة (بيتيكا–Boetica) بإسبانيا[2].

وقد عرف كروم نوميديا بالوفرة والجودة المعتبرة، وكان يستعمل كعنب المائدة أي الاستهلاك المباشر، كما يصلح لإنتاج الخمر Vitis numisiana ([3])، كما أن العنب المجفف نال شهرة واسعة حسب ما أورده "بلين القديم"[4]، وهذا الرواج التجاري كان نتيجة وفرة إنتاج كروم العنب وجودة الخمور الإفريقية والتي تأتي في الدرجة الثانية بعد خمور جزيرة كريت[5].

إضافة إلى منتوج الخشب الذي كان يستعمل في مختلف الأغراض وأقدم الإشارات عن استعمالات الخشب ترجع إلى حوالي 2600 قبل الميلاد حيث أن الفرعون الأول "سنيفرو" وهو من ملوك الأسرة الرابعة (2680–2650 قبل الميلاد)، كان يستورد كميات هائلة من الخشب الفينيقي (خشب الأرز) [6]، وهذا الكاتب "بلين القديم" يحدثنا عن ندرة خشب التدفئة في إيطاليا[7]، وضرورة استيراد كميات من الخشب من غاليا لوفرة الغابات هناك.

1- Chastagnd (A), « Un scandale du vin sans le bas-empires », in, Annales Economiques Sociale et Civiles, (AESC), I, 1951, Paris, Imprimerie Willaume, p166-183.
2- Lequement (R), et autres, l’épave port vendre II, et le commerce de Bétique à l’époque de claude in, Archéonantica, 1977, p189 ; le vin Africain à l’époque imprérial, in, Ant, Afr, 16, 1980.
3- Conclumelle, op.cit, III, 9.
4- Pline l’Ancien, H.N, XIV, 2.
5- Columelle, op.cit, III,2 : Pline l’Ancien, H.N, H.N, XIV, 2.
6- Gardiner (A), Egypt of pharaons : An introduction, oxford, charendon press, 1961, p42.
7- Pline l’Ancien, H.N., XXXIV, 95-96.

ولقد نشطت تجارة الخشب بيت روما ومصر عبر بحر إيجه وأثينا هاته الأخيرة التي تعاني من نقص حاد في مادة الخشب(1).

وازدهرت تجارة خشب التدفئة من خلال المعاملات التجارية بميناء (أوستيا) في نهاية القرن الثاني الميلادي بفضل لوحة فسيفسائية لمجتمع وكلاء تجارة الخشب(2).

ولقد كان الملوك النوميديون ومنهم "ماسينيسا يهدون تارة ويبيعون تارة أخرى إلى روما العاج والخشب(3)، هذا الأخير الذي تصنع منه السفن والعربات والموائد طات الجودة التي كانت تسوق نحو أسواق روما وبأسعار باهضة(4).

فضلا عن الفحم الذي مصدره الخشب والذي تصنع منه بعض الأسلحة(5).

أما المعادن، فيشير الكاتب "سراتبون–" إلى استغلال مناجم النحاس في بلاد المازيسيل(6)، وقد استغلت بعض المعادن الأخرى لصناعة التوابيت، والجزء الأكبر تم تصديرها على شكل سبائك وأدوات مصنعة(7).

بالإضافة إلى المعادن نحد ثروة الرخام بأنواعه وكثرة مجحاجره ومناجمه منذ عهد الممالك النوميدية، ومباشرة بعد احتلال نوميديا وموريطانيا القيصرية، أولت روما اهتماما خاصا بالرغام النوميدي والموريطاني(8).

واحتوت أرض نوميديا على عدد من المحاجر، تعددت مواقعها واختلفت أسماؤها، وقد اتفق المؤرخون القدامى على تسمية رخام نوميديا عموما، ورخام (شمتو–Smithy) بشرق نوميديا على وجه الخصوص باسم "الرخام النوميدي–Marmor numidicum"(9).

1- Pline le jeune, lettres, X, 41.
2- Harris (V.W), « Bois et déboissement dans la méditerranée antiques », in, Annales.Histoire, sciences sociales, 66, 2011, p105-140, sp.124. « lignarii Navicularii ».
3- Pline l'Ancien, H.N, XIII, 29 ; Lecoq (A), op.cit, p368.
4- César (I), guerre d'Afrique (Bellum Africum), XCVIII.
5- Harris (V.W), op.cit, p125.
6- Strabon, op.cit, XVIII,3,11..
7- Lequêment (R), la mer et ses rapports avec l'homme méditerranéen, l'apport de l'archéologie sous marine, in Actes du 3e congrès international d'étude et de la culture de la méditerranée occidentale, Paris, 1981, p133.
8- شارن (ش)، المرجع السابق، ص93–94.
9- Lafaye (G), Marcmorarius, in, Dictionnaire des antiquités grecques et romaines, Daremberg et Saglio, Paris, Hachette, 1926, p1605.

وقد أشاد الكثير من الكتاب اللاتين بجودته وجماله، ومنهم "بلين القديم" والذي صرح: "بأن أجمل ما يذكر في نوميديا هو رخامها"(1). أما فيما يخص مواقع محاجر نوميديا فيمكن تحديدها على النحو التالي:

أ- مجازر نوميديا:

1- جدول رقم 01: محاجر الجهة الشرقية

الموقع	اللون	المصدر
قرب الوادي الكبير	غير محدد	Pline l'Ancien, H.N, V,2,22
هيبون Hippo-Regius	أحمر وأبيض ذو عروق رمادية	De la Malle (D), vues sur les productions avec les anciennes migrations des peuples, Paris, 1837, p81.
فليفلة (غرب عنابة)	أصفر وأبيض وبلوري أو شفاف وأزرق وخليط من الأصفر والأحمر	Piesse (L), Itinéraire historique et descriptif de l'Algérie, Paris, 1865, p46.
عين سمارة (قسنطينة)	أصفر بعروق بيضاء وحمراء	Cagnot (R), Chapot (V) Mannuel d'Archéologie romaine, Paris, 1916, p07.
شحال شرق عنابة (Cap de Garde)	أبيض بعروق رمادية	Daremberg (C) et Saglio (E), Dictionnaire, p1597
شمتو (Simithu)	أصفر مع بقع وردية	Gsell (St), H.A.A.N., TV, p211.
7 محاجر في عين سلطانة (جنوب قسنطينة)	أحمر فاقع تتخلله ألوان مختلفة	Daremberg (C) et Saglio (E) Dictionnaire, op.cit, p1597
ضواحي مليانة (Zucchabar)	أصفر	Piesse (L), Loc.cit.
سيدي يحيى بجاية (Saldae)	أسود	Ibid.

2- جدول رقم 03: محاجر الجهة الوسطى

جبال بوزريعة	أبيض وأزرق وأخضر	Courad (M.B), précis de la géographie universelle, Paris, 1835.
حوش بن دالي باي شرق برج البحري	رمادي بعروق حمراء	Piesse (L), op.cit, p46
جنوب الجزائر (Icosium)	أحمر	Ibid

1- Pline l'Ancien, H.N, III,1.

3- جدول رقم 04: محاجر الجهة الغربية لنوميديا

تغلالت (ضواحي وهران)	أحمر (Sanguine brèche)	Cargnat (R), chapot (V), op.cit, p07.
عين تعتبلين تلمسان (Pomaria)	أبيض وأسود بعروق صفراء	Piesse (L), op.cit, p65.
عين مادوغ (Madog) وهران	أخضر	Ibid
أرزيو وهران	وردي وأسمر محمر (Acajou)	Ibid
شنوة شرشال (Iol caesarea)	أصفر	Besnier (M), la géographie économique du Maroc dans l'antiquité au chives romaines, VII, 1906, p272

الجدول مأخوذ من مقال: شارن (ش)، الرخام في الجزائر قبل الفتح الإسلامي، مجلة أبحاث ودراسات تاريخية وأثرية، الجزائر، كنوز الحكمة للنشر والتوزيع، 2016، ص57-60.

فرخام نوميديا كان محل حركة تجارية تصديرية منذ سنة 78 قبل الميلاد على الأقل[1].

في حين أن الواردات النوميدية من إيطاليا، فهي في الأساس بعض الصناعات الفخارية كالمصابيح والجرار والأمفورات التي وجدت لقاها الأثرية في كل ربوع بلاد المغرب القديم[2].

فالأمفورات والجرار التي استعملت عادة في نقل الخمر والزيوت من نوع "بيتوس-Phithos"[3]، وقد عثر على نماذج منها بالخروب و(كيرتا-Cirta) قسنطينة[4]، وفي موقع (Castra puerorum) الأندلسيات بوهران تعود إلى القرنين الثالث والثاني قبل الميلاد[5].

1- Pline l'Ancien, H.N, XXXVI, 8.
2- C.I.L, VIII, 2211 ; 10475.
3- Metzger (H), la céramique grecque, Paris, P.U.F, 1964, p14.
4- Rostovzeff (M.I), Histoire…op.cit, p412.
5- Veuillemot (G), reconnaissance aux échelles puniques d'oranie, Autun, 1965, pp 343-354.

أما الحيوانات المتوحشة فهي كثيرة الإقبال عليها وصدرت إلى روما إما للتفرج عليها في عروض المسارح، وفي هذا الصدد، ينبغي الإشارة إلى أنه تم مصرع أزيد من خمسة آلاف حيوان من بلاد المغرب القديم وحدها في مسارح إيطاليا القديمة[1].

وتتحدث النصوص الأدبية عن الأسود والفهود والضباع والديبة، وقد ظهرت كل هذه الحيوانات في مختلف الألعاب التي أقيمت في روما، ويبدو أنها كانت محل تجارة رائجة، ويروي لنا "بلين القديم" عن قانون الذي يمنع استيراد الأسود الإفريقية والذي ألغاه ممقل العامة (Pmebis) في مجالس الشيوخ الروماني سنة 84 قبل الميلاد بالإجماع[2].

أما عن واردات بلاد المغرب القديم من الأواني الفخارية الإيطالية وأختامها والمصابيح الفخارية والأواني الزجاجية فوردها في الجداول التالية:

الجدول رقم 05

طبيعة الآنية	مصدرها	مكان العثور عليها	المصدر والمرجع
شقف فخارية	إيطاليا	القرنان الأول والثاني	Fevaries (P.A), recherché
شقف فخارية	إيطاليا	القل –	De la blanchère (M), muse de Constantine, p63
فخار	Italique القرن الأول ميلادي	بطيوة (Portus Magnus) وتكمبريت	Drouot (j), les marques de potiers italiques…, pp 141-154
أختام إيطالية	C.Amurius Anni- Crisp A.Coran C.Annius C.Arvi	بورتوس ماغنوس بطيوة وتكمبريت	Ibid
أختام إيطالية			R.S.A.C, 1969/1971, p22
فخار	كامبانيا (إيطاليا) Campania	الخنج	Février (P.A), Nécropole, p98
فخار	Campania	تيارت	Février (P.A), un fait urbai dans le Maghreb du IIIe siècle les signes d'une crise…o53.
أقداح		سطيف (Sitifis)	Ibid, pp 23-35
جرة (Seria)	بومبيي Pompei	وهران	Doumergue (F), catalogue raisonné des objets., p286 EA, 7, 1938

1- Cat (E), Essai sur la province de Maurétanie césarienne, Paris, 1891, p41.
2- Pline l'Ancien, H.N, VIII, 24.

حُلي	بومبيي Pompei	وهران	Ibid, 1932, p185, G9
مزهريات (Figlina)	إيطاليا	بجاية وشرشال	Rico (M), Trafic et commerce en méditerranée occidental M.E.F.R, 107, 1955, p777-779
فخار	بومبييPompei	وهران	Doumergue (F) catalogue, 1938, p115.

الجدول رقم 06

طبيعة الآنية	مصدرها	مكان العثور عليها	المصدر والمرجع
مئات المصابيح	حتمها C.oppius Restitutus	شرشال وقسنطينة	C.I.L., VIII, 22644, n°648 Gaukler (P), Musée de Constantine p 18.
مصابيح فخارية	Officina semproni	وهران	C.I.L., VIII, 22644, n°304.
مصابيح كثيرة	L.Anihil Carina Veseca	الجزائر (Icosium)	Berbrugger (A), R.Afr, 19, 1875, pp 393-401.
مصابيح كثيرة	القرن الأول والثاني C.Claudius	البرواقية- شرشال- بريكة- بطيوة	De Cardillac (J), Histoire de la lampe antique, B.S.G.A.O, 1890, pp 267-295.
مصابيح	بومبييPompei	القل (Collo)	François (A), Fouilles d'un cimétière romain à Collo, R.S.A.C, 42, 1908, pp6-19.
مصابيح فخارية	القرن الأول ميلادي	سكيكدة (Rusicada)	Verte (H), Vestiges anciens près de philippe ville, B.C.T.H, 1956, p129.

الجدول رقم 07

طبيعة الآنية	مصدرها	مكان العثور عليها	المصدر والمرجع
مصابيح فخارية	كامبانيا (Campania)	قسنطينة (Cirta)	Camps (G), Monuments.., p410.
أمفورة واحدة	Dressel I	غليزان (Mina)	Cadenat (P), Fouilles, pp, 190-200
أمفورات		عين السيرب (تيارت)	Cadenat (P), Ville, pp 82-83.
أمفورة		الكدية (قسنطينة)	Cadenat (P), Quiza, tome 2, p247.

أمفورة	باسم Asiliac	سطيف (Sitifis)	Février (P.A), Néccropole, pp 23-35.
أمفورات	Dressel	تيارت	Février(P.A), un fait…p53
أمفورات	روما (Roma)		Carton, Notes…, p191
أمفورات	روما	القل (Collo)	François (A), op.cit, p15.
أمفورة		سكيكة (Rusicada)	Poulé (A), chronique, 1892.
أمفورات		وهران	Dameght (L), province d'Oran, ant.Afr, III, 1885, p125.
أمفورة		تيبازة (Tipaza)	Grammont (H.D), inscription provenant de Tipaza, R.Afr, 1883, p481.
أمفورة		تيبازة وبرج البحري	Boulout (L) et leglay (M), l'archéologie Algérienne en 1954 Alger, 1955, p218.
أمفورات		برج البحري	Carty (O.M), Algeria Romana R.Afr, 1856, 1857, p141.

الجدول مأخوذ من: شارن (ش)، تجارة الجزائر... الجزء الثاني، ص103-105.

ونلاحظ من خلال الجداول حجم التجارة في مجال الفخاريات والمصابيح وتجارة الأمفورات بين بلاد المغرب القديم وإيطاليا والمبادلات التي كانت سائدة بين الضفتين الجنوبية والشمالية للحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط.

3- العلاقات مع إيبيريا:

تعود علاقات (إيبيريا-) بمنطقة بلاد المغرب القديم إلى عهود قديمة جدا، حيث تعود تاريخيا إلى ما قبل (1100-1150 قبل الميلاد) [1]، إذ شهدت هذه العلاقات توسعا وتطورا، إذ يذكر "سالوستوس-Salluste" بقوله: "إفريقيا (بلاد المغرب) متصلة بأوروبا

1- طقوس (م. س)، موسوعة الحضارات القديمة، بيروت، دار النفائس، الطبعة الأولى، 2011، ص317-318.

عبر المضيق وتوجد البحر (أي البحر الأبيض المتوسط) بالمحيط الأطلسي"[1]، وفي مقطع آخر "يتكلم بقوله" الليبيون والجيتول رغم وجود المضيق إلا أنهم أقاموا علاقات تجارية مع إسبانيا[2].

و"سترابون" يذكر لنا العلاقات التجارية بين "ملقا–Malacca" التي كانت محطة تجارية (Emporium) التي تعامل معها النوميد الموجودون في الضفة الجنوبية، حيث وجدت معامل وورشات للسمك المملح"[3]، كما كانت (قيصرية– Caesarae) شرشال حاليا على علاقات تجارية نشيطة مع شبه الجزيرة الإيبيرية في الفترة السابقة للاحتلال الروماني[4].

كما أن "كوليمال –Coulumelle" هو الآخر تحدث عن تصدير بعض الحيوانات، نحو أسواق (ايبيريا–Ibéria) ومنها الكباش [5]، وهي حيوانات منتقاة بعناية للتربية، وهي التجارة تؤدي بالضرورة إلى ظهور نشاط تصديري يتمثل أساسا في تسويق الأصواف والجلود[6].

وإلى جانب النصوص الأدبية، تقدم لنا المسكوكات أدلة إضافية عن الحركية التجارية، فقد عُثر على نقود إيبيرية في مدن نوميديا، غير أن هذا الدليل يبدو ضعيفا ولا يُثبت التبادل التجاري، بل هي حركة لتجار مغاربة أو إيبيريين تنقلوا بين الضفتين[7].

ويذكر "سترابون" من جهته أن (ملقا– Malaca) على الساحل الإيبيري بقوله: "كانت بمثابة سوقا رائجة للنوميد القادمين من الضفة الجنوبية"[8]، في حين أن (سيغا–Siga)

1- Salluste, guerre de Jugurtha, XVII.
2-Ibid, XVIII.
3- Strabon, Géographie, Liv, 3,4,2.
4- Sempère (H), Op.cit, p193.
5- Coulumelle, VII,2.
6- Sémpère (H), Op.cit, p191.
7- Callegarin (Laurent), la côte maurétanienne et ses relations avec le littoral de la Bétique (Fin du IIIe siècle avant J.c et 1er siècle de notre ère), in Maïnake, XXX, 2008, pp289-328.
8- Strabon, Op.cit, III, 4,2.

عاصمة المازيسيل وسيفاقس وحسب "بلين القديم" كانت تستورد فضة مناجم (سيرا موريتانيا–Sierra Morena)[1].

ويستعين الباحث "غوزاليبيز– C.Gouzalbes" بالمكتشفات النقدية (الخاصة بالنقود) للبحث في العلاقات التجارية بين الضفتين –الموريطانية والإسبانية–، وهذا لسد النقص في المصادر الأدبية، فالباحث يعتمد على المسكوكات، ويذهب في بحثه إلى الاعتقاد أن المدينة التي ضربت فيها النقود هي التي ساهمت في التجارة البحرية من جهة، ومن جهة ثانية تبرز لنا العلاقات التجارية مع مدن أخرى في الضفتين الجنوبية والشمالية من حوض البحر الأبيض المتوسط[2].

4- العلاقات مع غاليا (Gallia)

إن النشاط التجاري ما بين بلاد المغرب القديم وغاليا اعتبر محتشما، إلا إذا استثنيا العثور على بعض النقود الغالية بكيرتا (Cirta) (قسنطينة) [3] وأخرى من مدينة (نيم–Nimes) عثر عليها بالخنج[4]، إذ صدرت نوميديا أواني فخارية وسلع داخل هذه الموانئ ومنها الزيت والخمر والتين ومرق السمك[5].

أما الواردات النوميدية والموريطانية فتتمثل أساسا في الفخار الغالي العادي الذي يعود إلى القرنين الأول والثاني الميلادي الذي عثر عليها بتيبازة وشرشال[6]، وسطيف[7]، والفخار من النوع السجيلي الذي كان يستورد من غاليا الرومانية، وقد اشتهر مطن

1- Pline l'Ancien, H.N, 5,19.
2- Gozalbes (C.F), « Vias de comunicacion entre Hispana y el norte de Africa en época, Romana », in IIIe congreso de Arqueologia peninsular, via Real, vol, 6, 2000, porto, p253-265.
3- De la Blanchère (M), Musée de l'Algérie et de la Tunisie, catalogue du musée de lambère, Paris, 1895.
4- Fevrier (P.A), Nécropole orientale de Tiddis, in, B.A.A., 4, 1970, p94.
5- Lequément (R), Etiquettes de plomb sur les amphores d'Afrique, in, M.E.F.R, 87, 1975, p678.
6- Hatt (J.J) portation gallo-romaines, in, Lybica, 1960, p113-124.
7- Fevrier (P.A), op.cit,pp 129-130.

(غروفصانك– GranFesenque) بهذا الانتاج بحيث كان يضم قرابة مائتين وثلاثة وستين ورشة(1).

وقد تردد التجار بين بلاد المغرب القديم وغاليا وهذا وجود علاقات سياسية وتجارية بين الإقليمين خاصة خلال العهد القرطاجي(2).

رابعا: التجارة القديمة :

إن التجارة البحرية كانت محل اهتمام الكتاب القدامى، فهذا الكاتب "شبيه كسينوفون –Pseudo-xénophon" يشير في مؤلفه "دستور الأثينيين" إلى أهمية التجارة بقوله: "إن الثروة هي بيد الإغريق والبرابرة ولامتلاكها أكثر يجب على مدينة "أثينا" أن تسيطر على تجارة الخشب الذي يضمن صناعة السفن، وبالتالي الهيمنة على البحر. وإذا بنفس المدينة تمتلك ناصية النحاس تسيطر كذلك السيطرة على البحر؛ فبالخشب والنحاس تتمكن من بناء السفــن الحربيـــة، ولكن يمكن أن نجد مدينة (دولة) تحوي المعادن والخشب في آن واحد(3).

فالاقتصاد القديم كان متكاملا، فمناطق مختلفة من حوض البحر المتوسط القديم، كمدينة أو دولة (أثينا–Athènes) كانت تشتهر بالنقود (المسكوكات) بفضل انتاجها من مناجم منطقة (لوريون–Laurion) (4)، أما جزيرة (رودس–Rhodes) فاشتهرت بصناعة الجرار والأمفورات، وبالتالي وجب الدخول فيما يعرف بالتكامل التجاري من الدويلات البحرية الكبرى،ن وذلك لاجتذاب السفن التجارية لموانئها، وبذلك أدخلت الإمبراطوريات البحرية الكبرى البحار البعيدة في نطاق نفوذها التجاري والسياسي، وأما الدويلات الصغيرة التي لم تتوفر لها فرص التجارة المشروعة، فقد لجأت إلى الاشتغال بالقرصنة (Piratas).

1– بن عبد المؤمن (محمد) مدينة بورتوس ماغنوسن ص90.

2- Cagnot (R), Goulois en Afrique et Africains en Geule, in, B.A.C.T.H, 40, 1960, pp 85-86.

3- Xénophon, la constitution des Athéniens, traduit du grec par M.Casevitz, Paris, les belles lettres, 2008, liv 2,11-13.

4– لطفي عبد الوهاب (ي)، اليونان، مقدمة في التاريخ الحضارين بيروت، دار النهضة العربيةن 1979، ص297.

ولهذا كان تاريخ حوض البحر الأبيض المتوسط منذ عصر الحضارة المينوية* حلقة متصلة من الصراع بين قراصنة الجزر الصغيرة والمتاخمة للسواحل وبين الدويلات البحرية القوية التي أخذت على عاتقها تطهير البحر من شرهم[1].

1- مخاطر التجارة البحرية في العصور القديمة:

أ- المخاطر الطبيعية

لقد كانت التجارة البحرية القديمة معرضة لجملة من المخاطر، خاصة ما تعلق بالعواصف البحرية، فهذا الكاتب سترابون يصف حالة ملاحين فينيقين تعرضت سفينتهم لعاصفة بحرية و"كيف أن الأمواد رمت بهم في جزيرة بعيدة ومات البعض منهم جراء هذه العاصفة"[2]، فالأخطار البحرية خاصة أثناء العواصف التي تؤدي بالأرواح والخسائر المادية، ففي سنة 480 قبل الميلاد وفي رحلة عبور بحرية بين قرطاجة وصقلية، خسر الجيش القرطاجي جراء العاصفة البحرية عديد السفن التي كانت تحمل على متنها الخيول والمعدات البحرية[3]، ولهذا كان يلجأ الفينيقيون على غرار كل الشعوب القديمة الاستنجاد بآلهة البحر لطلب العون والحماية من أخطار البحر، وكانت عشتار(Astarté)* تلعب دور الربة البحرية الحامية مثلها مثل بوسيدون(Poseidon)[4]، ومن ثمة استوجبت هذه الآلهة البحرية الحامية للبشر، ترضيتها من خلال القرابين البشرية[5].

* الحضارة المينوية هي حضارة كريت القديمة (حوالي 2400 ق.م-1400 ق.م) وسميت كذلك نسبة إلى مينوس Minos (لقب ملوك مدينة كنوسوس قرب الساحل الشمالي للجزيرة). أنظر: عبد اللطيف (أ.ع)، المرجع السابق، ص15.

1- عبد اللطيف (أ.ع)، المرجع السابق، ص16.

2- Diodore de Sicile, op.cit, V, 20,3.

3- Diodore de Sicile, XI, 20.

* عشتار Astarté وعبدت ضمن ثالوث ديني مكون من إشمون Eshmoun وملقارت Melkart واختصت بحماية البشر من الأخطار، ومنها البحر: أنظر: ناير (م) الديانات الوثنية بمقاطعة نوميديا أثناء الاحتلال الروماني، رسالة ماجستير، وهران، 2006، ص66.

4- Fantar (M.H), le dieu de la mer…op.cit, p27-42.

5- Diodore de Sicile, op.cit, XI, 21,4.

وهذا "أبوليوس- Apulée" يشكر الآلهة لكونه قام برحلة ووصل إلى ميناء أوستيا بسلام بقوله "رياح مواتية، حققت لي رحلة بحرية آمنة وسعيدة إلى غاية وصولي إلى مرفأ أوستيا أو ميناء كلوديوس"[1].

كما يحدثنا "ثوفراست" وذلك بخصوص القرض البحري أن الملاك البحريين إذا ما غرقت السفينة التجارية في عرض البحار نتيجة العواصف البحرية فيخسرون كل أموالهم، أما في حالة وصول السفينة المحملة بالبضائع إلى وجهتها يحصلو على فوائد تقدر بـــ 12 إلى 30 من قيمة السلعة المنقولة بحرا[2]، وهو هنا يتكلم عن تجارة الأقمشة عند الإغريق.

كما أن الشاعر "فيرجيل-Virgile" يصف لنا سفينة تعرضت لعاصفة بحرية بقوله: "سفن تعرضت لصدمات الأمواج والرياح القوية، فتتمزق الأشرعة، وألواح التجذيف تتحطم بفعل قوة التيار البحري، فيضطر البحار للقفز في المياه ومحاولة السباحة وسط حطام وبقايا السفينة"[3]. فكانت بذلك "البحار تتصف بالعذر Per incerta maris" حسب تعبير "تشيرينا- Tchernia"[4].

ب- المخاطر البشرية:

يورد لنا الشاعر الإغريقي "هومير- Homère" بعض المصطلحات ومنها: "القراصنة-اللصوص-التجار" بحيث حصل لبس عند الباحثين والخلط في المفاهيم أورده لنا "هومير" وذلك في معرض حديثـــه عن رجـــال البحر في زمانه بقوله: "بوليفام (Polyphème) غريب إسمك! من أين أتيت؟ هل تمارس التجارة؟ هل أنت القرصان الذي يصارع أمواج البحر؟، مخاطرا بنفسه لسرقة ضفاف الأجانب؟"[5].

ومن خلال مقولة "هومير Homère" نستشف بوضوح اللبس الحاصل بين "القرصنة" و"التجارة".

1- Apulée, l'Ane d'or ou les métamorphoses, liv, 11, 26, traduit par / M.Nisard, Paris, 1860.
2- Théophraste, caractères, op.cit, 23,2,7.
3- Virgile, l'éneide, II, 118, traduit par : Maurice rat, Paris, Garnier, Flammarion, 1965.
4- Tchernia (A), les romains et le commerce, Naples, centre Camille Julien, 2011.
5- Homère, Odyssée, IX, 252-255.

وخلال المعاهدة الثانية التي أربمت بين قرطاجة سنة 348 قبل الميلاد، جاء في أحد بنودها منع التجار والقراصنة الرومان من تجاوز (رأس بالوس Cap palos) على الساحل الإسباني[1].

ولقد بدأت القرصنة في البحر الأبيض المتوسط مع بداية الملاحة، فلم يكتف اللصوص بالسطو على السفن التي يصادفونها في عرض البحار بل كانوا ينزلون إلى اليابسة، وغالبا ما كانت سفن ويقومون بمهاجمة المدن ويلزمونها بدفع الفدية[2].

فالتجارة البحرية والملاحة تهددها أعمال القرصنة البحرية المكثفة والتي شكلت حجر عشرة في وجه المبادلات التجارية البحرية.

وبخصوص القرصنة البحرية، ففي عام 124 قبل الميلاد و123 قبل الميلاد أمر مجلس الشيوخ الروماني (السيناتوس) القائد الروماني "ميتيلوس بلياريكوس C.Metellus Balearicus" بغزو جزر البليار وخصوصا جزيرة (ميوركا) لمطاردة ووضع حد لنشاط القراصنة السيليسيين الذين جعلوا الجزيرة مركزا لنشاطات اللصوصية البحرية[3].

وخلال عام 67 قبل الميلاد، وبعد صدور "قانون قابينيا– Lex Gabinia" الذي أعطى حرية التصرف "لبومبيوس– G.Pompeius" لمحاربة القراصنة في حوض البحر الأبيض المتوسط[4]. خاصة بعد تفاقم خطر لصوص البحار في كل مناطق البحر الغربي للبحر الأبيض المتوسط[5]. ومع ذلك فالقراصنة البحريون كانوا يغيرون على السفن ويقومون بأعمال نهب بالموانئ والمدن الساحلية[6].

وهكذا كانت القرصنة البحرية عائقا في وجه الملاحة البحرية القديمة وحركة المبادلات التجارية وهددت النشاط التجاري البحري في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط؛ فكان لزاما خلق قوات خاصة سميت اصطلاحا بشرطة البحر وبدءا من عهد

1– غزال (س)، التاريخ القديم لشمال إفريقيا، ترجمة: دار ألف للنشر والتوزيع، الجزء الثالث، الجزائر،2013، ص83.
2– نفسه، ص 90–91.

3- Strabon, III, 5,11.
4- Plutarque, pompeius, 26.
5- El Houcine (R), « plutarque (vitae parallelae, VIII), et les pirates du détroit de Gibraltar à la fin du 1er siècle av j-c », in Africa, Romana, Rome, 2006, p321-336.
6- Plutarque, pompeius, 25, 26.

أغسطس (27 ق.م- 14 ميلادي) تم إنشاء وحدات بحرية لحراسة السفن التجارية والموانئ من اعتداءات القراصنة[1].

2- طرق التجارة البحرية القديمة

إن الدراسة الهامة التي أنجزها الباحث "أرنوباسكال-P.Arnaud" والموسومة بـــ "طرق الملاحة القديمة" تدرس بدقة عملية الملاحة ومسار الإيجار بين المرافئ والمساحلة؛ فميناء مدينة (إيبسوس-Ebusus) يقع في منتصف الطريق البحري ما بين ميناء (باليو- Baelo) و(تراكو -Taracco) وميناء (ماساليا-Massalia) -مارسيليا الحالية- فبين مرافئ هذه المدن مسيرة يوم بحرية؛ وهو نفسه الذي يفصل بين مدينتي (دينيا -Dénia) وإيبسوس، وبالتالي كانت الملاحة في أعالي البحار ما بين ميناء (إيجلجي -Igiligi) جيجل وميناء ماساليا طويلة نسبيا، مما يجبر البحارة على الرسو بجزيرة ميوركا للتزود بالماء والمؤونة[2].

إن معطيات علم الآثار البحري تسمح بتوضيح هذا المسار أو طريق الملاحة البحرية القديمة؛ فإن حطام السفينة البونية التي عثر عليها بمنطقة كابيرا (Cabera II) بجنوب جزيرة (ميوركا) من قبل البعثة الأثارية التي قادها عالم الآثار البحري الإسباني "غيريرو أيوسو-A.Guerrero" في واخر عام 1980؛ إذ توصلت البعثة إلى أن غرق السفينة، يؤرخ بالقرن الثالث قبل الميلاد، وذلك بعد دراسة مفتحصة لحطام السفينة الغارقة[3]، وبعد استكمال الأبحاث الأركيولوجية البحرية وبعد إنجاز حفريات بحرية معمقة، اتضح أن السفينة المعنية انطلقت في رحلة تجارية بحرية من قرطاجة، ورست بعد إبحارها بمدينة (إيبيزا-Ibiza) لتفريغ حمولتها ثم التوجه نحو (إمبوري-Empuries) وهو ميناء آخر في

1- Reddé (M), Mare nostrum, p417-418
2- Arnaud (P), Les routes de la navigation antique, itinéraire en méditerranée, Paris, Errance, 2005, p154-155.
3- Guerrero (A), Majorque et les guerres puniques données archéologiques, in, Studia phoenicia, X, Leuven, 1989, p99-114.

جزيرة (ميوركا–Majorque)، وكانت حمولتها مكونة من جرار وأمنفورات معبأة بالزيت إضافة إلى أواني فخارية[1].

فالسفينة احتوت على أمفورات من صنع إيبيري؛ إذ وجد بها حوالي مائة وخمسين (150 أمفورة) إيبيرية، ومن خلال حمولة هذه السفينة البونية الغارقة يتضح لنا حجم التجارة البحرية واسعة الانتشار، وعمليات تصدير السلع والبضائع المختلفة نحو موانئ منطقة (إيبيريا–Iberia) خاصة بناحية (كتالونيا–Catalunia)، ونستشف أيضا مسار الطريق البحري المتوسطي من (قرطاجة–Cartgago) إلى أرخبيل البليار.

إن توسع الطرق البحرية بدأ منذ الفترة الهيلينة، وتطور روما التجاري أفضى إلى ظهور طرق بحرية أخرى منذ نهاية عهد الجمهورية الرومانية (509 ق.م–27 ق.م)[2]، فكما يقال: "كل الطرق البرية تؤدي إلى روما" فإن كل الوجهات والمسارات البحرية تؤدي إلى مينائي (بوزول Pouzzoles) و(أوستيا – Ostia)[3].

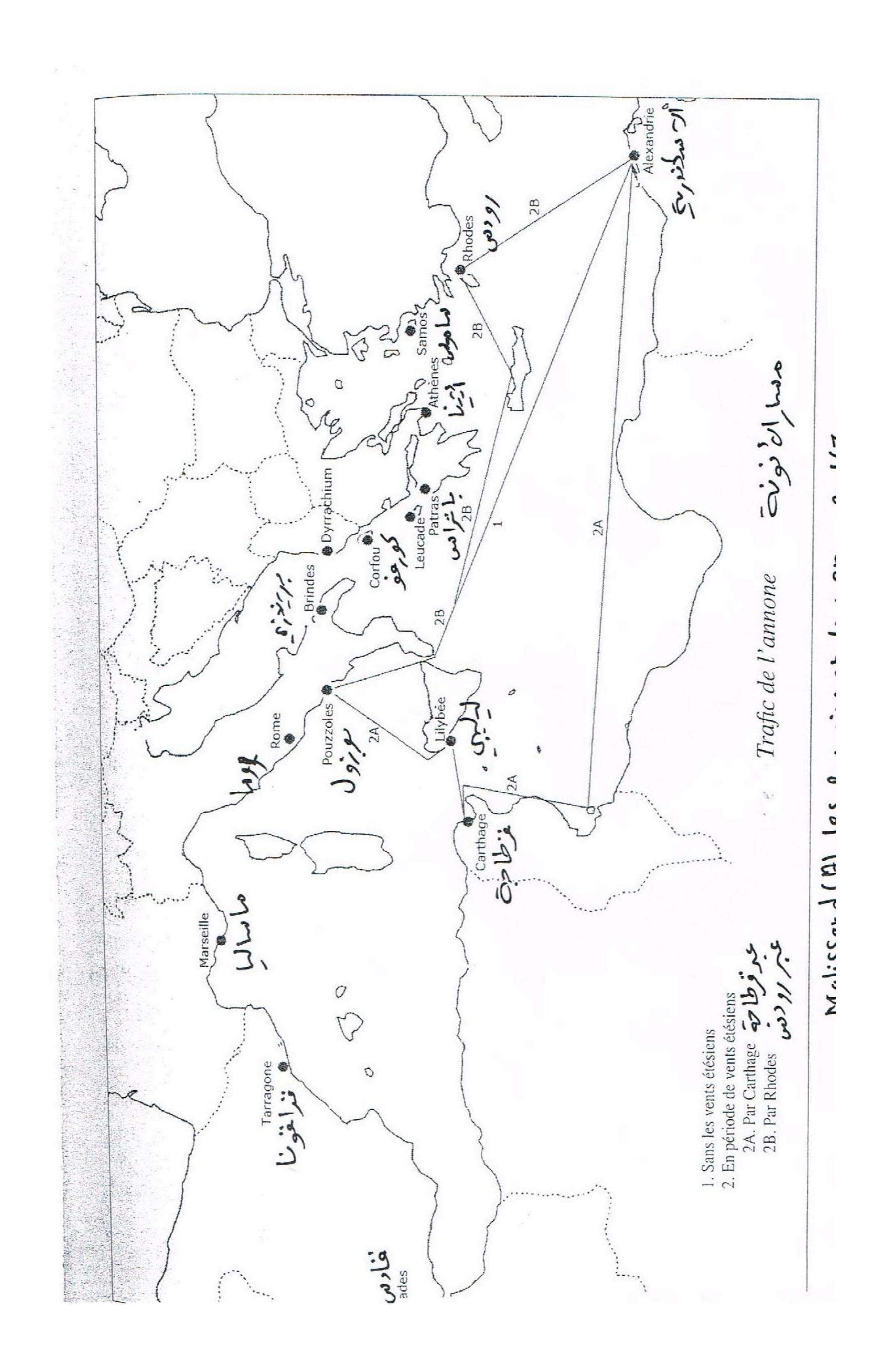
وكانت أكثر الطرق البحرية التي تسلكها السفن، هي "سفن أسطول نقل القمح" وذلك من مرفأ الإسكندرية نحو إيطاليا عبر كريت، متبعة السواحل الإفريقية مستفيدة من الإبحار الساحلي[4] كما هو موضح في الخريطة اللاحقة.

1- Roman (J), l'épave du Binisafuller, un bateau de Commerce punique du IIIe siècle av.J-C, in Studia phoenicia, x, Leuven, 1989, p115-125.

2– طقوش (م.س)، المرجع السابق، ص178.

3- Malissard (A), les romains et la mer, Paris, les belles lettres, « Realia », 2002, p166.

4- Ibid, p167.



خريطة رقم 08 : مسار الأنونة

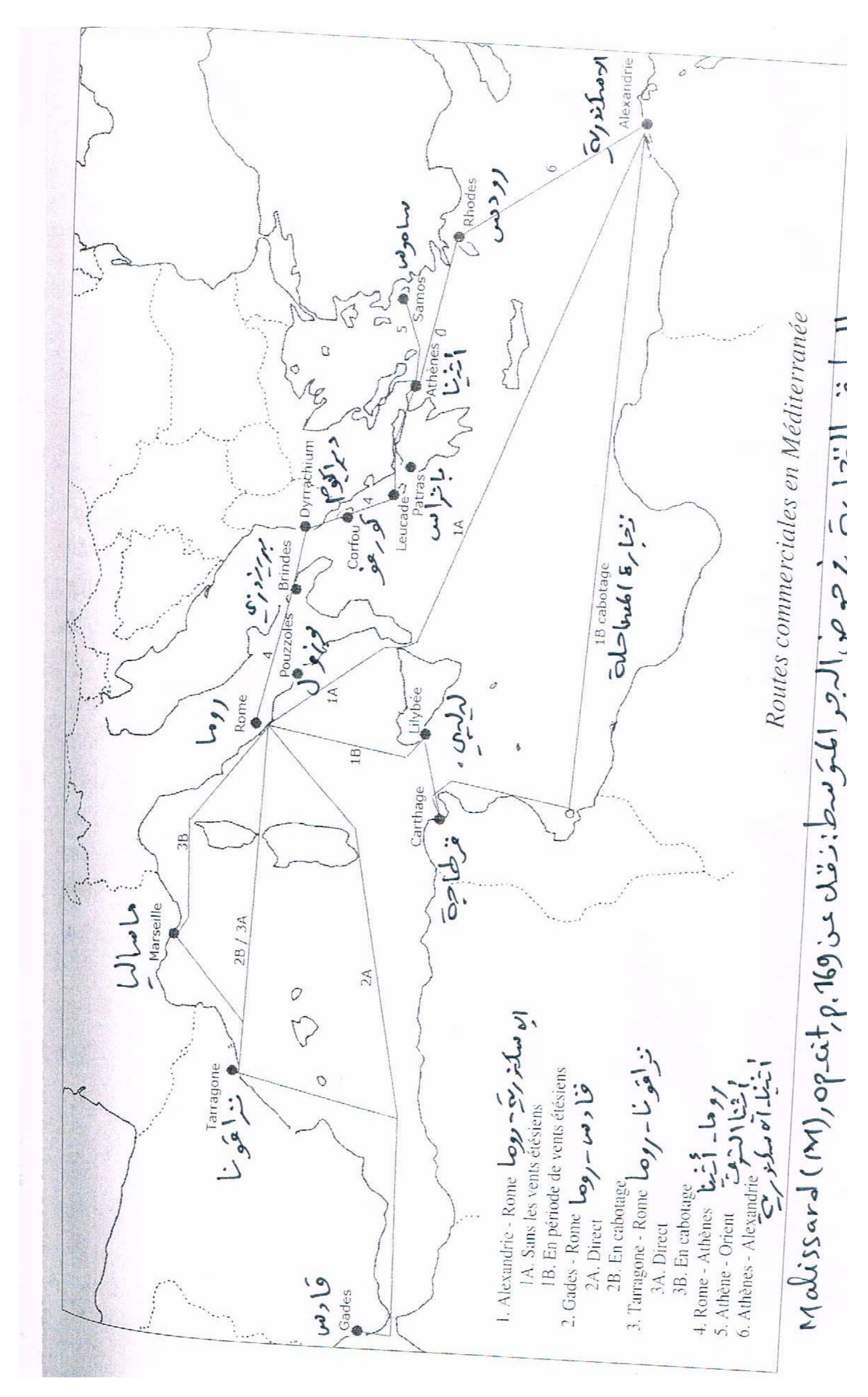
المصدر: Malissard (M), les romains et la mer.., p167.

ثم الطريق البحري من قرطاجة وميناءها نحو سريدينيا إلى الموانئ الإيطالية فيما هناك مسار بحري آخر باتجاه جزيرة (رودس–Rhodes) لأحد المسالك البحرية نحو الشرق وآسيا، ثم في البحر الأبيض المتوسط، الطريق البحري من (إسبانيا–Hispania) متجهين إلى الضفة الجنوبية أي سواحل بلاد المغرب القديم، أو الطريق البحري الثاني الذي يتجه نحو (مارسيليا) للوغ مرافئ (غاليا–Gallia) وصولا إلى ميناء (أوستيا) عبر جيزرة كوسيكا[1].

وخارج حوض البحر الأبيض المتوسط، فروما كانت تتصل تجاريا بمنطقة بروتانيا (Bretagne) شمال غاليا والدول الشمالية عبر أعمدة هرقل (مضيق جبل طارق) والمحيط الأطلسي وعبور من المحيط الأطلسي نحو بحر المانش كان محفوف بالمخاطر، لذا سلك الرومان الطرق النهرية خصوصا من مدينة (أرل–Arleius) وميناءها الذي يعد محور نهر الدون الذي اتصل بنهر السين واللوار[2].

والخريطة الموالية توضح الطرق التجارية بحوض البحر الأبيض المتوسط.

1- Tchernia (A), le romains et le commerce, op.cit, p203.
2- Bouvier (M), « les fleuves, vecteurs du transport du vin dans l'antiquité, in, Caesarodunum, 33-34, Paris, presses universitaires de limoges, 2001, p297-315.



خريطة رقم 09: الطرق التجارية بحوض البحر الأبيض المتوسط

نقلا عن Malissard (M), op.cit, p169

كما توسعت روما خارج حوض البحر الأبيض المتوسط نحو الهند، وهذا انطلاقا من مصر وبعثت بسفنها التجارية لجلب سلع تحقق لشعب روما الرفاهية مثل النوابل والحرير والأحجار الكريمة[1].

ونخلص مما سبق أن الليبيين القدامى وعكس ما تصوره لنا المصادر الأدبية القديمة كانت لهم تجارة بحرية، وكانت بلاد المغرب القديم تقيم علاقات تجارية في عهد المملكة النوميدية على عهدي ماسينيسا وسيفاقص ويوبا الأول، لم يظهر هذا النشاط التجاري إلا بعد تدمير قرطاجة سنة 146 قبل الميلاد.

ثم التجارة البحرية وتعرضها للمخاطر الطبيعية كالعواصف البحرية وكيف تعامل معها الملاحة وحتى الآلهة الحامية من خطر البحر[2]، والمخاطر البشرية مثل القراصنة وكيف تم القضاء عليهم بواسطة "شرطة البحرProstates" لصد والقضاء على خطر القراصنة البحريين وضمان سلامة الملاحة والموانئ والتجار[3]، وأخيرا الطرق البحرية في حوض المتوسط التي سلكها التجار والمسافرون والجنود.

1- Tchernia (A), op.cit, p301.
2- Virgile, Enéide, liv1, vers 81 ; 3,328.
3- Thucydide, Histoire, V, CXV, 1-3.

الفصل الخامس

الرومان والإبحار في الحوض الجنوبي للبحر الأبيض المتوسط

أولا: الحضور الروماني في حوض البحر الأبيض المتوسط

1- تشريعات التجارة البحرية

2- اهتمام الرومان بصناعة السفن

3- تنشيط الموانئ

4- عمال ومهنيو الموانئ

5- المسالك البحرية

ثانيا: السلع التجارة

1- تجارة الزيت

2- تجارة القمح

3- تجارة الخمر

4- تجارة العبيد

5-تجارة الحيوانات

الفصل الرابع: الرومان والإبحار في الحوض الجنوبي للبحر الأبيض المتوسط

لقد شكل البحر في المخيال الروماني مصدر خوف وريبة وإعجاب في آن واحد، فهذا الخطيب الروماني "شيشرون–Ciceron" يقارن البحر باللهب والنيران وخوض أمواجه يعتبر مغامرة غير مأمونة العواقب[1]، ففضلا عن كون البحر مصدر للإثراء السريع لكنه في نفس الوقت قد يحدث إفلاسا مفاجئا في حال غرق السفن التجارية[2]. وفي العاصمة الأبدية روما، كانت القلاقل السياسية والاضطرابات الاجتماعية، تقارن غالبا باضطراب البحر ومرادفا لقوة الأمواج في زمن العواصف[3]؛ فالبحر شكل لدى الرومان أحاسيس متناقضة، خوف وإعجاب، وذلك من خلال النصوص الأدبية القديمة التي وظفت في أدبياتها "كنايات" عن البحر في كل حالاته وتقلباته، مثل تقلبات أمزجة أهل السياسة الرومان[4].

أولا: الحضور الرومان في حوض البحر الأبيض المتوسط

لقد خاض الرومان البحر في فترة تاريخية متأخرة نسبيا، وذلك سنة 264 قبل الميلاد، عندما اجتازوا لأول مرة مضيق (مسينا–Massine)، ومن خلال الحرب البونية الأولى (264–241 ق.م) استطاع الرومان اقتحام مجال البحر، ثم تحققت لهم الهيمنة البحرية لاحقا[5].

وفي هذا السياق ذكر "توينبي–A.Toynbee" أن تدمير روما لقرطاجة جعل منها القوة البحرية الأولى المهيمنة في حوض البحر الأبيض المتوسط، حيث غذا بحيرة رومانية[6]، خصوصا بعد معركة (أكسيوم–Actium) سنة 31 قبل الميلاد والتي حققت

1- Ciceron, De republica, 1,65.
2- Tchernia (A), op.cit, p225 (per incerta maris).
3- Deniaux (E), les tempêtes et la vie politique, recherches sur l'imaginaire des romains des romains de la fin de la republique, Caen, PUF, 208, p115.
4- Rougé (J), la marine dans l'antiquité, Paris, PUF, 1975, p17.
5- Denieux (E), op.cit, p116.
6

سيطرة رومانية لمدة ثلاثة قرون على حوض البحر الأبيض المتوسط " Imperium maris"[1].

1- تشريعات التجارة البحرية:

سنت السلطات الرومانية مجموعة من القوانين والمراسيم، كان الغرض منها ضمان تزويد روما بالقمح طوال السنة حتى تتفادى آنذاك المجاعة ونقص المؤونة، والتي كانت تؤدي غالبا إلى قيام ثورات "الجياع Gildon"* في عاصمة الإمبراطورية الرومانية؛ خاصة المؤونة القادمة من بلاد المغرب القديم، مثلما حدث على يد "جيلدون–" من جهة، ومن تبعية روما المطلقة للولايات من جهة أخرى، وفي هذا الشأن يقول الشاعر "كلويان–": "تعويضا عن خدماتي، أعطوني ليبيا ومصر ليرسل هذان القطران خلال الصيف، على متن أسطولين، الخيرات إلى الشعب. الملك وإلى مجلس السناتو...وتتحكم هبوب الرياح من الشاطئين في مخازني حياتي كانت مضمونة؛ إذا لم تستجب منفيس لندائي أعوض منتجاتها بمحاصيل الجيتوليين، وقد أيت السفن المعبأة بالحبوب تتسارع نحوي، وتتنافس أشرعة قرطاجة ووادي النيل بحماس، وفجأة نشأت روما ثانية وارتدى الشرق فستانا يشبه فستاني وأصبحت منتجات مصر من نصيبها، وبقيت ليبيا أملي الوحيد..، فهي تساعدني على العيش، دائما غير متأكدة من الغد

طالبة من الغد رأفة الرياح والفصول، لقد حرمني من هذه الثورة "غيلدون" عندما كاد الخريف أن ينتهي أنظاري المرتعشة تقيم اتساع البحار، تبحث في الأفق عما تأتي به بعض السفن التي فرت من المتمرد القوي (جيلدون) محملة بما أهمله. أنا أعيش بفضل الرجل الموري الذي يتباهى بأنه لا يعطني الشيء الذي يقدمه، يعطني الشيء الذي يقدمه في شكل ضريبة، بل يقدمه في شكل حسنة. فهو يبدي فرحة مهينة، وهو يهديني طعامي

1- Virgile, Enéide, 8, 671-677 ; Martin (P.M), Antoine et cléopatre, la fin d'un rêve, Paris, Albin-Michel, 1990, p216-217.

* جيلدون Gildon: شخصيثة وثنية، تزوج من امرأة مسيحية، نجهل كم أنجبت له من الأبناء، لكن نعرف أن إحدى بناته وتسمى "صاليفينا-Salvina" كانت مسيحية مثل أمها. وقد تزوجت من الأمير "نبرديوس Nebridius" حفيد الإمبراطورة "فلاسيلا Flacilla" زوجة الإمبراطور "تيودوز-Théodosus" أنظر:

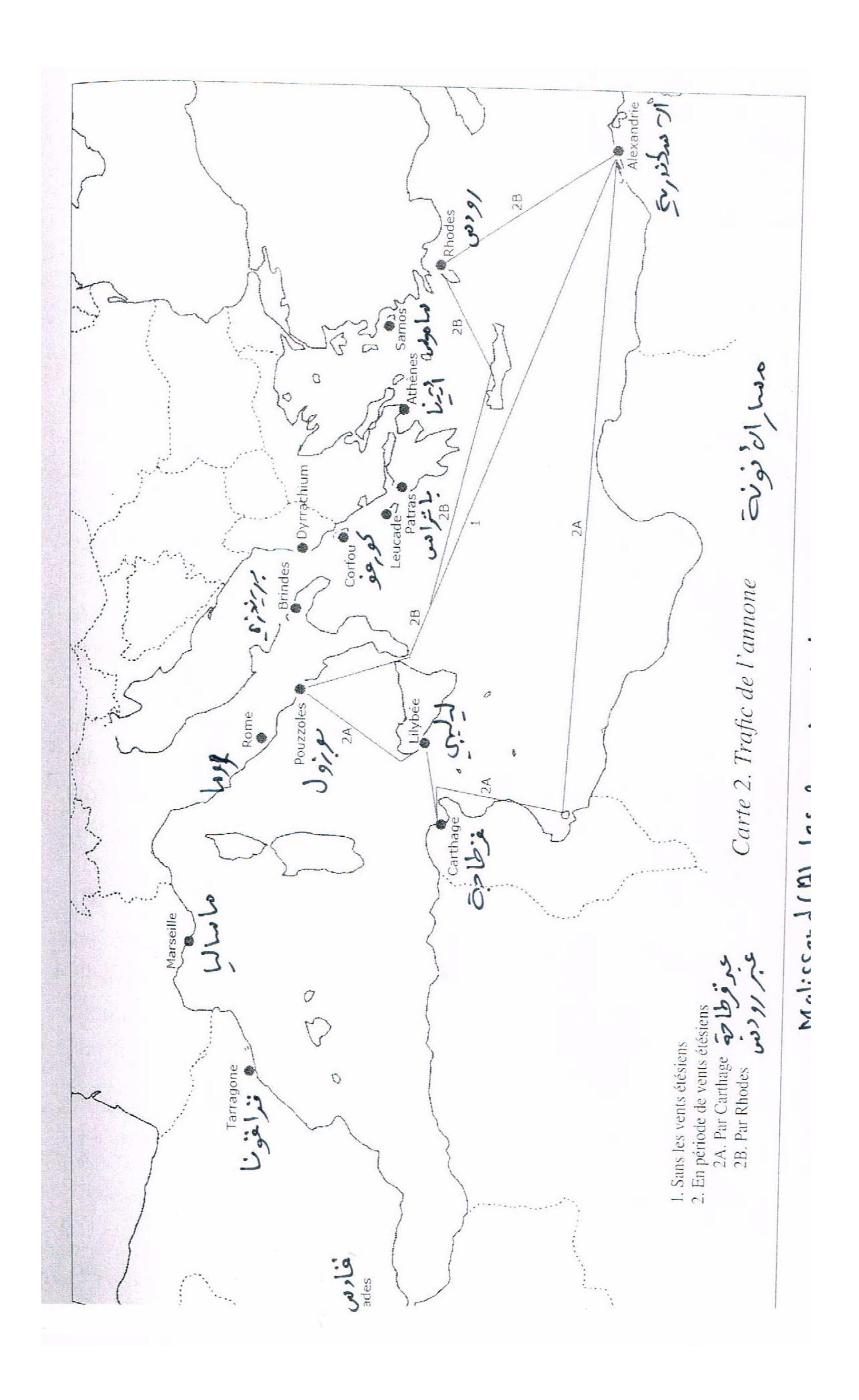
Orose (P), Histoire contre les païens, VII, 36, traduit par : Marie pierre Arnaud Lindt, Paris, les belles lettres, 1990.

كل يوم كأنني عبد، فهيو يتباهى بوضع حياتي وجوعي في ميزانه، إنه مسرور بدموع شعبي ويؤجل حسب ما يريد موعد فنائي فهو يبيع محاصيلي ويملك الأرض التي احتليتها بدمائي"[1].

وتفاديا لنقص الطعام والمؤونة في رومان أصدر الإمبراطور "كلوديوس " (41-54 ميلادي) مرسوماl'édit de claude[2]، إذ بموجب هذا المرسوم منح الإمبراطور امتيازات لصانعي السفنFabri Navales[3]، خاصة التجارية منها والتي تتجاوز حمولتها عشرة آلاف موديوس (10.000 Modii) خاصة السفن المكلفة بشحن القمح نحو روما، حيث حدثت مجاعة كبيرة في روما أثناء حكم الإمبراطور الروماني "كلوديوس" وظهرت بالمدينة احتجاجات وتمرد شعبي، كان أن يؤدي بحياة القيصر، لأن مخزون القمح كاد أن ينفذ، فالمجاعة هي التي جعلت شعب روما ينتقض ضد الحاكم، فكان لابد من سنّ مراسيم وقوانين لشراء السلم الاجتماعي بالمصطلح العصري[4].

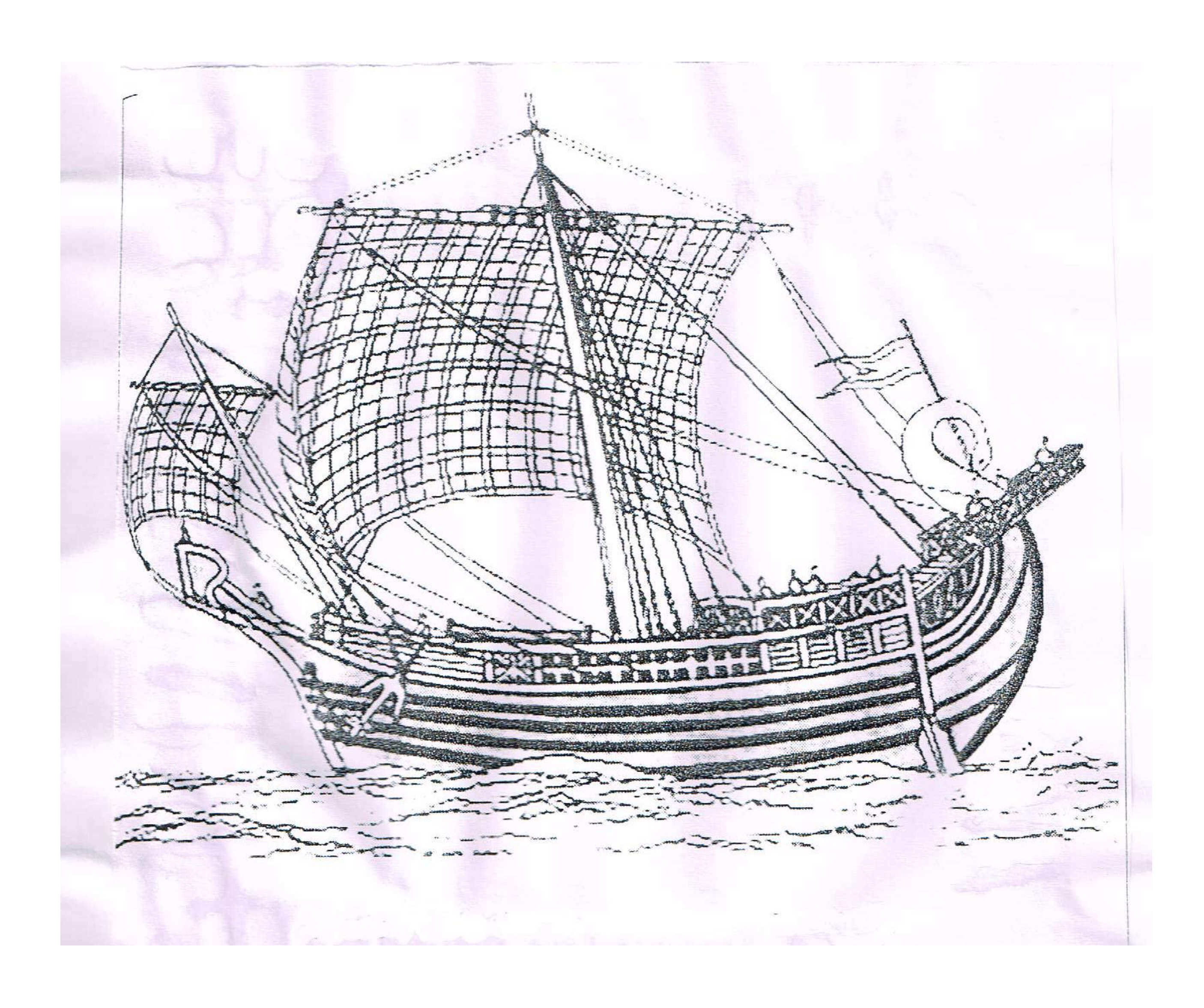
وبالتالي لضمان استقرار وتحقيق السلم الروماني في كل أنحاء العالم القديم، دأبت السلطات الرومانية على ضمان غذاء شعب روما انطلاقا من مستعمراتها بشمال إفريقيا (مصر، وبلاد المغرب القديم) [5]، وتزويد الجيوش الرومانية بما تحتاجه تحقيقا للسيطرة الرومانية على حوض البحر الأبيض المتوسط. ونظرا لاهمية صناعة التجارة الناقلة للحبوب (oneraria)[6]، فقد منح هذا الإمبراطور حق المواطنة الرومانية لكل صناع هذا النوع من السفن التجارية، لأجل ضمان تزويد روما بشحنات القمح لفترة تتجاوز ست سنوات[7].

1- Claudien, Guerre contre Gildon, 85-86, traduit par : V.Crépin, Paris, Garnier Frères, tome premier, 1922.
2- Vouvier (M), les fleuves…op.cit, p297.
3- Rougier (H), « la saisonnalité des activités portuaires dans l'occident romain sous le haut empire », in, Revue d'études antiques (pallas), 99, 2015, p209-226, sp 217.
4- Suetone, Vie de claude, XVIII, 3-4, vie des Douze césars, traduit par : Henri Ailloud, Paris, les belles lettres, 1967
5- Cébeillac (M), Ostie et le blé au IIe siècle ap J-C, in, Actes du colloque international de Naples (1991), Naples-Rome, 1994.
6- Aulu – Gele, Nuits attiques, 10, 25,5, traduit par : yvette julien, Paris, les belles lettres, 1988.
7- Tacite, Annales, XII, 43,2-4, traduction en Français de : H.Goeler, Paris, les belles lettres, 1959.



خريطة رقم 10 : مسار الأنونة

المصدر: Malissard (A), les romains et la mer.., p167



الشكل رقم 09 : سفينة تجارية لنقل الأنونة

نقلا: Malissard (A), les romains et la mer, p151.

2- اهتمام الرومان بصناعة السفن

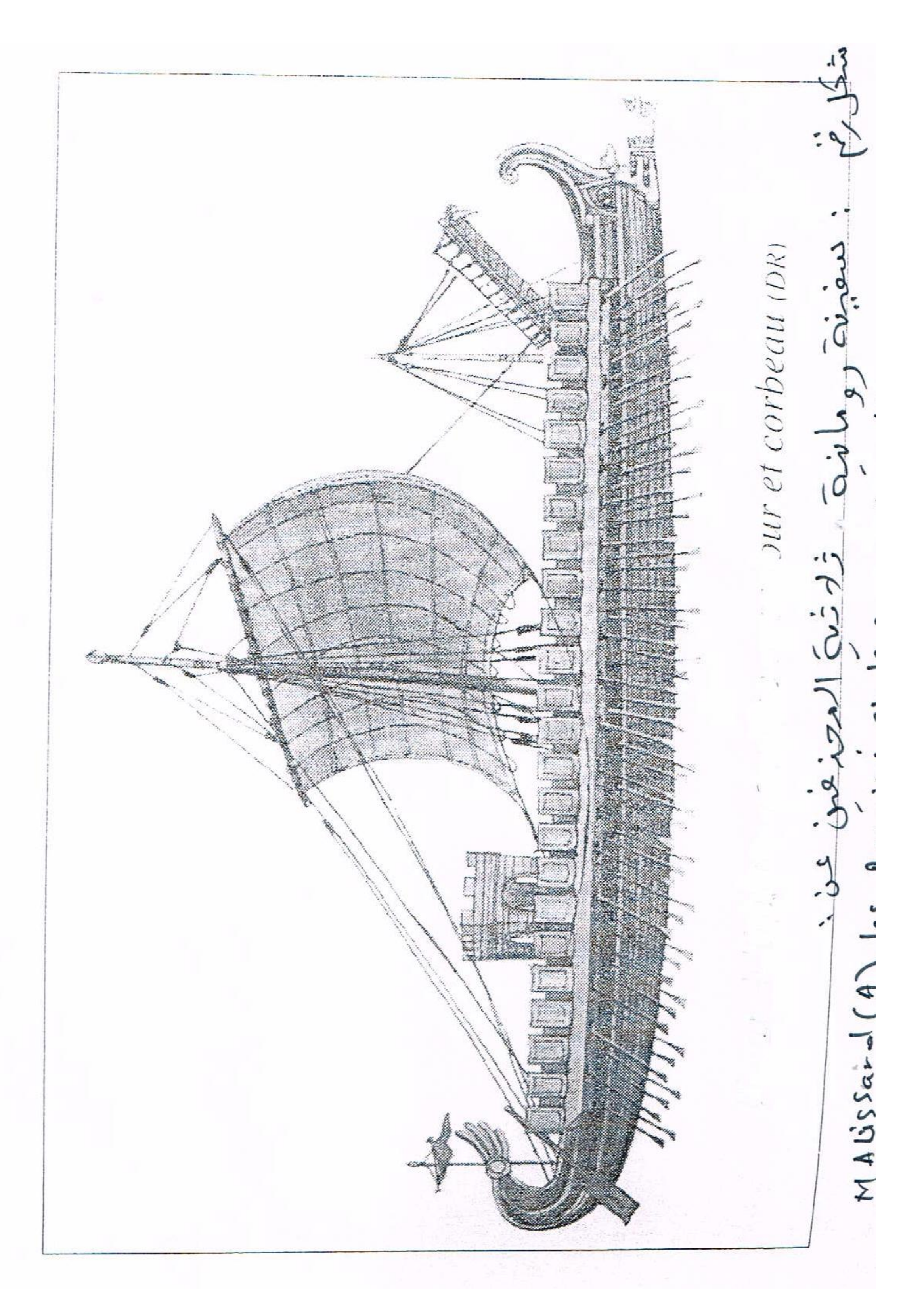
يبدو أن التفوق البحري للرومان بعد سيطرتهم على المناطق المحاذية لحوض البحر الأبيض المتوسط، زاد من اهتمامهم بصناعة السفن، والتي كانت تبنى بالخشب بأنواعه فهناك خشب الصنوبر، على ما يذكره لنا الشاعر "فيرجيل– Virgile"[1]، هذا بالنسبة للسفن التجارية، أما السفن الحربية فكانت تبنى بخشب البلوط كونه أكثر صلابة ومقاومة للماء، وحسب "بلين القديم" فكانت ألواح البلوط توضع في المياه لمدة ستين يوما بعد قطع الخشب لاستعمالها لاحقا في صناعة السفن[2].

وعند اكتمال بناء السفينة يدهن هيكلها من قبل صناع يذبق عليهم اسم "سابوراري– Saburrarii" وعمال يدعون بـــ "ستوباتوريس–Stuppatores" يقومون بذهن هيكل السفينة الخارجي بالزفت أو بمادة أخرى عازلة[3]، ثم تدهن السفينة في المرحلة الأخيرة بذهن أزرق[4]، وهو لون يتفاءل به الرومان.

وشهدت هذه الصناعة أنواعا عديدة من السفن حسب احتياجاتهم الضرورية لها في المجال التجاري والاقتصادي.

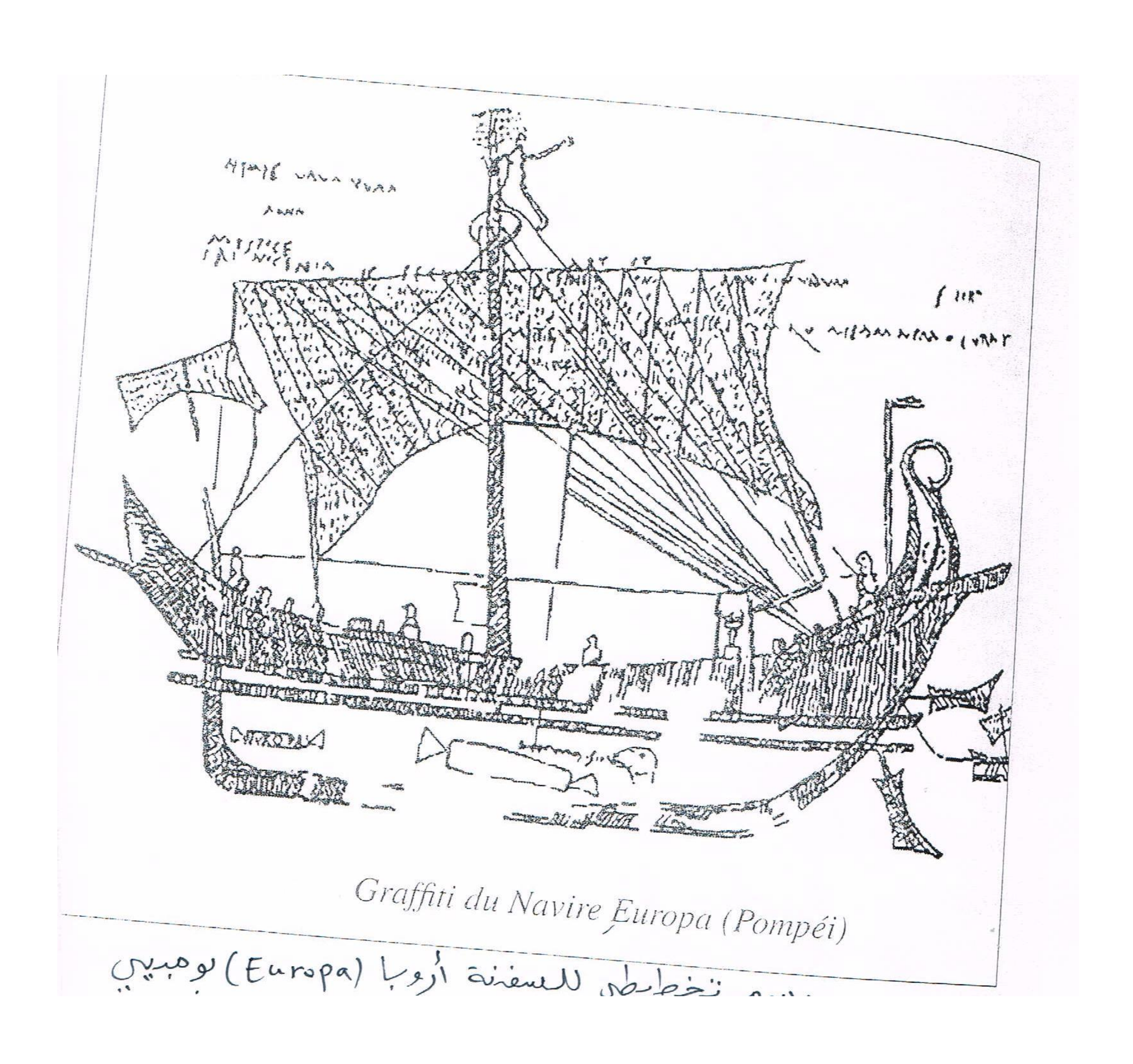
وقد بدا التفاوت في طول وحجم هذه السفن وذلك حسب نوعها: "فهناك "السفن التجارية الصغيرة– petits caboteurs" التي قد يصل طولها إلى حوالي خمسة عشر مترا (15م)، وقادرة على حمولة تناهز العشرين طنا من البضائع، ومع نهاية عصر الجمهورية الرومانية تطورت السفن التجارية؛ بحيث وصل طولها الأربعين مترا، وحمولتها قاربت خمسامئة طنا، في حين أن بعض السفن الضخمة وصلت سعة حمولتها الألف طن[5].

1- Virgile, Enéide, op.cit, 10, 206.
2- Pline l'ancien, H.N, 16, 192.
3- Rougé (J), la marine dans l'antiquité, op.cit, p76-77.
4- Végèce, traité de l'art militaire, op.cit, 4, 37.
5- Pomey (P), et Tchernia (A), le tonnage maximum des navires de commerce romains, in, Archaeonautica, 2, 1978, p250.



شكل رقم 10 : سفينة رومانية ثلاثية المجذفين عن:

Malissard (A), les romains et le commerce, p69



Graffiti du Navire Europa (Pompéi)

الشكل رقم 11: رسم تخطيطي للسفينة أوروبا (Europa) بومبين نقلا عن:

Malissard (M), les romains et la mer, p102.

أما البحرية الشراعية ، فهي حسب كل سفينة . فالسفن الشراعية قد تقطع المسافة البحرية من مرفأ (أوستيا) إلى (كركوان) بتونس، فتقدر بستة أيام بسرعة بحرية تناهز ــ09 تسعة عقد بحرية، وقد ذكر لنا "سترابون" إيجابيات ومحاسن الملاحة البحرية القديمة عبر البحر الأبيض المتوسط[1]. ولقد تطورت علوم البحار، إذ ظهرت البوصلة على يد الصينيين ثم الإغريق والتي أحدثت طفرة كبيرة في الملاحة البحرية؛ إذ استطاع البحارة الإبحار شتاء[2].

وفيما يخص حمولة السفن التجارية الرومانية، فليس من اليسير معرفتها، لأنها متوقفة على شكل السفينة وحجمها وسعتها وطبيعة الحمولة، فمثلا هناك سفن تجارية معدة لنقل الحبوب وقادرة على حمل ألف طن، وبالتالي تختلف عن حمولة أخرى أخرى صغيرة[3].

أما بخصوص مسألة بناء السفن الرومانية، فهي لم تكن متقنة في بادئ الأمر حسب رأي "دوفال–Duval"[4] والسفن الرومانية أنواع منها:

– الكوربيتا "Corbita" التي استعملت لنقل الحبوب وهذه السفينة كانت شراعية دائرية شبه كروية، طولها 0,95 مترا وعلوها في الأمام والخلف 0,21 مترا و0,40 مترا، هيكلها عريض وضخم بدون جسر، بهما صاري كبير، ويتمقيادتها بدقة مشكلة من مجذافين عريضين[5].

1- Strabon, Géographie…, op.cit, III, 144.
2- Pompe (P), l’art de la navigation dans l’antiquité, in, A.I.B.L, Paris, 1997, p89-101.
3- Pomey (P) et Tchernia (A), le tonnage maximum, op.cit, p250.
4- Duval (P.M), la forme des navires romains d’après la mosaïque d’arlthiburos, in, M.E.F.R.A, 1949, p119-149.
5- Gaukler (P), un catalogue de battellerie gréco-romaine, la mosaïque d’althiburos, in, monuments piot, 1905, p129.

– الهيباقو "Hippago" وهي سفينة لنقل الخيول، طولها 1,15 مترا وعلوها في الأمام والخلف 0,19 مترا و0,29 مترا. هيكلها ضخم ومدبب الرأس، أما مقدمتها في ذات شكل حلزوني منحني، ولا تحتوي لا على صاري ولا دفة، بها ستة مجاذيف(1).

" البونتو " وهي سفينة شراعية بها صاريين أحدهما كبير مزود بشراع كبير والثاني صغير ودفة مشكلة من مجذافين ويذكر على كونها سفينة من أصل غالي كانت حوض البحر الأبيض المتوسط وكانت من أهم السفن التجارية(2).

لابيداريا نافيس "Lapidarae Naves" واستغلت في نقل الحجارة والرخام(3)، لذلك كانت تمتاز بالصلابة، والمناورة البحرية البطيئة، وهذا يدل على أهمية هذه الاحجار في عملية بناء المنشآت عند الرومان(4) وكان هذا النوع من السفن يمتاز كذلك بالضخامة وكانت تنقل المسلات إلى روما مثلما حدث فيعهد الإمبراطور "كلود– Claude" (41–54م)(5).

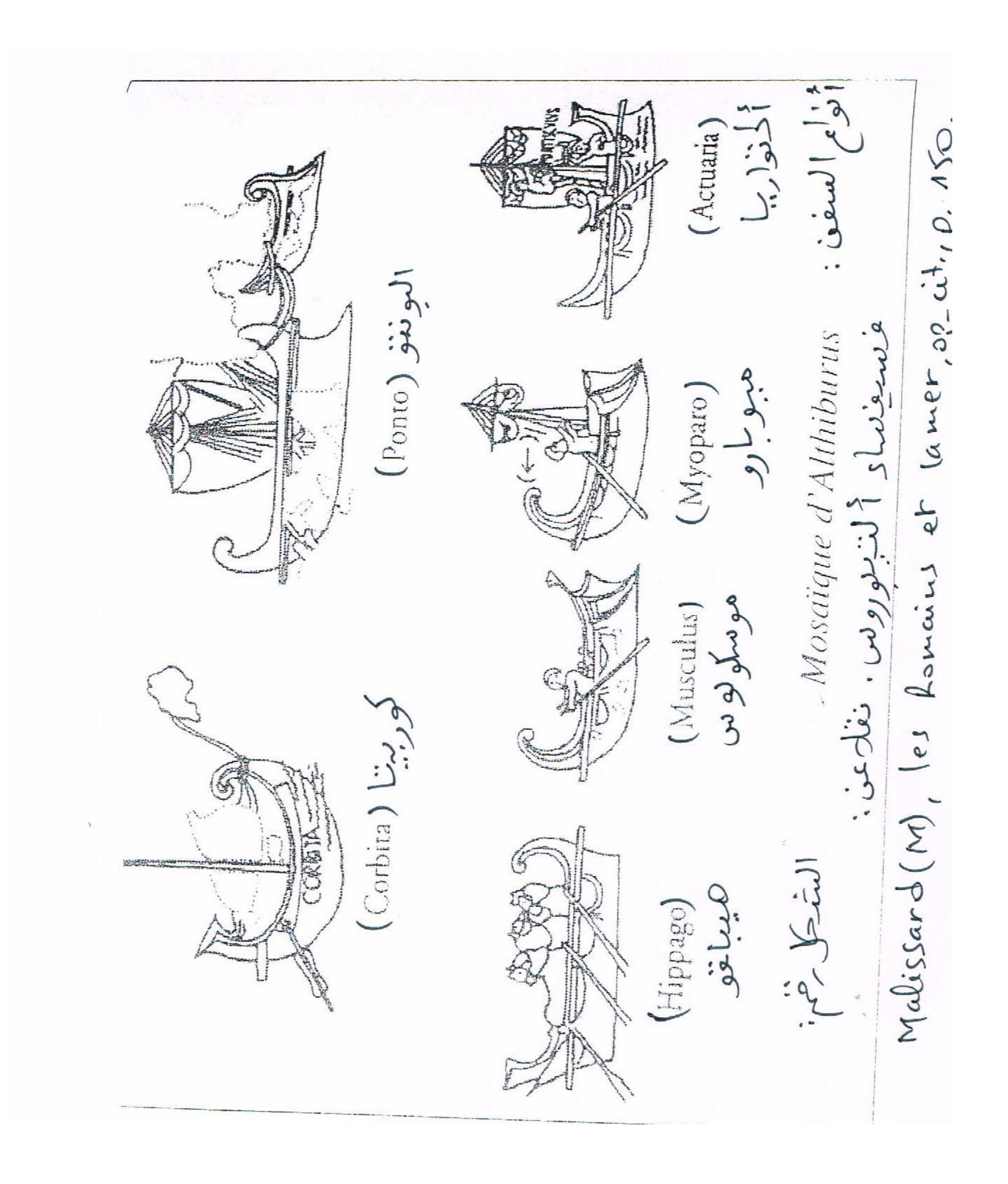
أحيانا كانت السفن تصادر وقت الحروب لنقل القوات المحاربة وخاصة منذ النصف الثاني من لاقرن الثالث الميلادي، حين اختفت البحرية الحربية(6).

وسفن لنقل الجرار "Navis onerania"، إلى جانب سفن ملاحة السواحل التي كانت تسمى "أكتواريوس–Actuarius"(7)، وسفينة "الكيلوكس أو الولوكس–Celox ou Velox"، وهو قارب سريع مسطح مزود بمجذافين(8).

ونستنتج مما سبق أن اختلاف السفن، أدى بدوره في تباين حمولة السفن، نتيجة الظروف التي كانت تعيشها الإمبراطورية الرومانيةن وتمثل ذلك في ازدياد الحاجة إلى المواد الغذائية والمؤونة –بالخصوص– مما أدى ذلك إلى اتساع حجم السفن حتى يتمكن

1- Ibid, p130.
2- Rougé (J), la marine…, op.cit, p186.
3- Ibid, p187.
4- Rougé (J), recherches…,op.cit, p76-77.
5- Suetone, Vie de claude, 22.
6- Courtois (ch), « les politiques navales de l'empire romain », in, Revue historique, (R.H), tome, 180, 1939, p256.
7- Rougé (J), la marine.., p158.
8– شارن (شا)، تجارة الجزائر، المرجع السابق، ص116.

مُلاّكها domini navium[1]، من التمتع بالامتيازات المتمثلة خاصة في عدم دفع الرسوم الجمركية عند نقل البضائع في مختلف الإمبراطورية الرومانية[2].



1- Rougé (J), recherches…, op.cit, p263.

2- Cagnot (R), Etude historique sur les impôts indirects chez les romains jusqu'aux invasions des Barbares, Paris, imprimerie Nationale, 1932, p02.

شكل رقم 12: فسيفساء ألتيبوروس. نقلا عن:

Malissard (M), les romains et la mer, op.cit, p150.

3- تنشيط الموانئ:

شهدت الموانئ في الفترة الرومانية حركة تجارية وحربية كبيرة، لذا كان بناء المنارات (pharos) أكثر من ضروري خاصة بمناطق (فريجوس–Fréjus) و(رافينا–Ravenae)[1] وقرب ميناء (بوزول– Pouzzoles) ومنطقة (كابري–Capri) بإيطاليا القديمة[2].

ويحدثنا "فيتروف– Vétrruve" "أن الموانئ القديمة تبني في الملاجئ الصخرية، البعيدة عن الرياح، ويكون موقع قرب الجبال حتى تبقى السفن الراسية به بمنأى عن العواصف"[3]، وشكلت الموانئ بالنسبة للرومان مناطق للراحة وتجديد النشاط بعد عناء السفر البحري المضني، وتفريغ للسلع والبضائع من خلال منظومة التجارة البحرية الرومانية[4]. ومنذ القدم، اعتبر المرفأ مكانا تلجأ إليه السفن من أخطار الأمواج والعواصف العاتية. وكلما كان قاع الميناء عميقا، ساعد السفن على الرسو؛ فالسفن التجارية تحتاج لموانئ مجهزة بكل المرافق[5] الضرورية لحمايتها عند الإرساء. وتسهيل عملية الشحن أو تفريغ البضائع وإصلاح الأعطاب أو ترميمها في مواسم الإبحار السيئة. فهي بحاجة إلى رصيف يسهل رسو السفن الكبيرة،كما أنالموانئ تحتاج لأحواض قصد تفريغ البضائع أو لقضاء فصل الشتاء[6].

1- Bedon (R), les phares dans l'antiquité, in, Archéologia, 231, 1988, p54-66.
2- Suetone, vie de Tibère, 74,2.
3- Vitrave, de Architecture, 5,12 traduit par : ch.L. Maufras, Paris, panckouke, 1848.
4- Ibid, 5, 12.
5- Rougé (J), Recherches…op.cit, p156.
6- Rougé (J), op.cit, p150.

إن بناء السفن للأغراض العسكرية، كان نادر الحدوث في العصور القديمة، فلم يكن هناك فصل في مهام المرفأ بين التجاري والعسكري[1]. واشتهر عدد من هذه الموانئ؛ إن نجد ميناء (أوستيا– Ostie) الذي يعد ميناءا نهريا متصلا بنهر (التيبر) وله روافد توصله بالبحر الأبيض المتوسط[2] إلى جانب ميناء (بوزول–Pouzzoles) إذ كانت السلع تصل إلى مرفأ (بوزول) من كل أنحاء البحر الأبيض المتوسط، وتشحن هذه البضائع على اختلافها إلى الميناء الثاني الروما وهو (أوستيا) لتزويد سكان روما بما يحتاجونه[3].

وفي القرن الأول الميلادي ونظرا لحاجة شعب روما للغذاء اضطر الإمبراطور الروماني "كلوديوس–Claude" مباشرة عملية توسعة لميناء (أوستيا) وجعله جديرا بالعاصمة الخالدة روما[4]، ورغم تحفظات المهندسين وأصحاب المصارف في روما، إلا أنه قرر إتمام البناءات الجديدة لميناء (أوستيا) ليكون رمزا لعظمة روما وليخلد اسمه في التاريخ[5].

ونخلص إلى القول أن للموانئ أهمية ودور تجاري هام في شبه جزيرة إيطاليا القديمة، خاصة وأن روما امتلكت موانئ أخرى كثيرة كميناء (ليليبي–Lilybie) و(كارليس– Caralis) قرب نهر التيبر وفي مناطق داخلية مثل ميناء (بيزا–Pisae)، وفي جزرها الأساسية مثل صقلية وسردينيا[6].

4- عمال ومهنيو الموانئ

لقد اشتغل بالموانئ الرومانية عدد من العمال ومهنيين، إذ يمكن التمييز بين الحرفيين والعمال: هؤلاء الذين اشتغلوا وتولوا مهام مختلفة، وغالبا ماكانوا من "العبيد المعتوقين ordo-libertinum"[7] فكان هناك عمال مختصين في أداء مهن بموانئ العالم

1- Reddé (M), mare nostrum, in, B.E.F.A.R, 260, 1986, p150.
2- Strabon, Géographie, op.cit, V, 3,5.
3- Tchernia (A), les romains et le commerce, op.cit, p271.
4- Strabon, op.cit, V, 3,5.
5- Dion Cassius, 60, 11 Histoire romaine, tradit par : E.Gros, Paris, Firmin Didot éditeur, 1866.
6- شارن (ش) تجارة الجزائر، المرجع السابق، ص108–109.
7- Gaffiot (F), Dictionnaire latin-Français, p 908 (ordo-libertinorum).

الروماني ومنهم فئة حاملوا الأكياس (Saccarii)، وهم مكلفون بشحن وتفريغ الأكياس من على ظهر السفن (Horreum)، والمكلفون بجبال أشرعة القوارب والسفن (Horreum)، دون أن ننسى ملاك السفن (domini Navium)[1].

أو بما يسمون كذلك "نافيكوراي- Navicularii"[2] الذين كانوا يشتغلون لحساب الدولة الرومانية أو لحساب مدينة روما وميناءها (أوستيا) [3] ويضاف إلى ذلك أنمهنة حاملي أكياس البضائع لا تقتصر على تفريغ السفن التجارية بل تشحن الأكياس بعد ذلك إلى مخازن (Horrea) الموانئ على غرار مينائي (أوستيا) و(بوزول)، هذه المخازن التي تكلف فيها "الكيالون-Mensores Frumentarii" بوزن أكياس القمح التي تدخل إلى المخزن[4]، وكان هؤلاء الكيالين يستعملون نوعا من الرافعات لتفريغ شحنات البضائع من علم ظهر السفن[5].

يضاف إلى هؤلاء العمال، عمال آخرون موسميون عملوا في المنشآت المرفأية في العالم الروماني على غرار فئة "السابوراري- Saburrarii" وهي المكلفة بالحرص على نظافة الميناء[6]، فضلا عن عمال مكلفين بنظافة السفن نفسها عند رسوها بالميناء والذي يدعون بــ"كوراتوريس-Curatores Navium marinarum"[7] والجدول الذي يلي يوضح يوضح المهن المرتبطة بعالم الموانئ الرومانية، والجدول التالي يوضح عمال ومهنيي ميناء (أوستيا) من خلال النقوش اللاتينية.

جدول رقم 08 :

محتوى النقيشة	المصدر	التاريخ

1- Rougé (J), op.cit, p261-263.
2- Tran (N), les status de travail des ésclaves et les affranchis dans les ports du monde romain (1er siècle Av-J-C au IIe siècles ap J-C) in, A.H.S.S, 68, 2014, p999-1025 (sp.1006).
3- Meiggs (R), Roman ostia, oxford, 2éd, 1973, p288.
4- Tran (N), les collèges d’horrearii et de mesures à Rome et) ostie sans le haut-empire, in, M.E.F.R.A, 120, 2008, p295-306.
5- Virlouvet (C), les métiers du ports, les saccarii, dockers du monde romain, in, B.A.R, 2467, Archeopress, oxford, 2013, p08-9.
6- Rougier (H), op.cit, p215.
7- CIL, XIV, 4142.

ديسمبر 166 ميلادي	CIL, XIV, 4554 ; AE, 1907, 219	إهداء مقدم من ماريوس بريميتيفوس وفلاريوس بأوستيا على شرف ملاك السفن (Scapharii-traiectus Rusticeli)
فبراير سنة 184 ميلادية	CIL, XIV, 172	إهداء من كياني القمح بميناء (أوستيا) إلى مسؤول الأنونة بترونيوس ميليور
مارس سنة 249 ميلادية	CIL, XIV, 4452 ; AE, 1913, 18	إهداء من كيالي القمح بأوستيا ورب عملهم (سيدهم) ب.فلافيوس بريسكوس، وهو سيد المستعمرة وكاهن وسيد الخبازين
أبريل سنة 195 ميلادية	CIL, XIV, 168 CIL, XIV, 169	إعداء من فئة صانعي السفن باوستيا إيوليوس فيليبوس الفارس إعداد صانعي السفن لمارتيوس فيليبوس لسيدهم
ماي سنتي 247–248 ميلادية	CIL, XIV, 170	إهداء لمسؤولي جبال السفن من الجمعية البحرية الخامسة وسيدهم موسيوس أيميليانوس بروكوراتور في الميناءين (أوستيا وبوزول)
شهر أوت سنة 197 ميلادية	CIL, XIV, 2	كيالو القمح يهددون تمثالا تقربا وتيجيلي للربة كيرس والآلهة البحرية نامفي Nymphae
سبتمبر 145 ميلادي سبتمبر 173 ميلادي سبتمبر 210 ميلادي	CIL, XIV, 4553 ; AE, 1910, 32 CIL, XIV, 4142	إهداء للأباطرة من قبل ماريوس بريميتيفوس باسم ملاط السفن إهداء باسم مالكي السفن الإفريقية والساردية (سردينيا) لسيدهم إيونيوس قاومتوس تاجر القمح وسيد كوراتوريس نافيوم ماريناروم
بدون تاريخ	AE, 1977, 171; AE, 2008, 217	تسوية وضعية نشاط منظمي الموانئ والسفن "كوراتوريس Carotores" من قبل وكيل الأنونة
بداية شهر أكتوبر سنة 124 ميلادي	CIL, XIV, 51; AE, 1987, 175	إهداء علىى شرف جن فئة "الساكوماري Sacomarii (الذين يتحققون من وزن وطول البضائع) في الميناء، والإهداء من قبل معتوق الإمبراطور

الجدول مأخوذ من مقال:.Rougier (H), la saisonnalité dees activités portuaires, op.cit, p218-219

ونلاحظ من خلال الجدول أن فئة عمال ومهنيين الموانئ الرومانية الذين كانوا من طبقة العبيد أو المعتوقين، كانوا يقدمون إعدادات ونفوذ باسمهم وباسم أسيادهم للآلهة البحرية أو آلهة الزراعة على غرار كيرس، وحتى الكهان ومسؤولي الأنونة والزمان، فالحياة البحرية للعمال ظهرت من خلال النقوش المختلفة عبر السنوات.

5- المسالك البحرية التجارية

لقد اعتمدت روما في مساعدة التجار المسافرين على بلوغ مقاصدهم على دليلين مهمين في تحديد الأماكن وتعيين الطرق والمسالك البحرية، وهما خطا سير أو "مسار أنطونان Itinerarium Antomini Augusti"[1]، حيث يذكر في الفصل الثاني من مساره الملاحة من "روما Romae" ومقاطعاتها "Navigazione Da Roma Alla provenza"، وذلك بالتفصيل من ميناء إلى آخر ومن مدينة بحرية إلى أخرى وذلك بوحدة قياس تدعى "الإستاد-Stadium"* والدليل الثاني يتمثل في "خريطة بوتنغرTabula pentingeriana"[2]، التي هي عبارة عن خريطة كبرى للإمبراطورية الرومانية تظهر أهم المدن والمراكز العسكرية والأنهار والجبال في القرن الثالث الميلادي، فضلا عن الموانئ والمدن البحرية.

كما كان هناك خط بحري "لبطليموس Claudius potolémée"[3] حددت فيه الموانئ والمواقع البحرية والمسافة بينها والوقت اللازم لقطعها.

ولقد بدأ العالم البحري في التوسع منذ عهد الإيجيين (1650-1450 قبل الميلاد)[4] والفينيقيين، ومع سيطرة روما على البحر الأبيض المتوسط، شهدت المبادلات وحركة التصدير والاستيراد تطورا كبيرا، وصارت روما محور هذه الحركية التجارية، ومع نهاية عهد الجمهورية الرومانية سنة 27 قبل الميلاد كانت كل الطرق التجارية باتجاه مينائي (أوستيا) و(بوزول).

وأصبحت الطرق البحرية التجارية تسلكها (أساطيل القمح) [5]في مسار بحري من الإسكندرية نحو روما عن طريق جزيرة (كريت) متخذة من السواحل الإفريقية، مرورا بقرطاجة ثم سردينيا باتجاه مرافئ إيطاليا القديمة، وخارج حوض البحر الأبيض المتوسط،

1-Anonyme (4ème siècle au 6e siècle ap J-c), Itinéraire maritime d'Antonin, traduction en Italien de : Domenico Carro, éditeur ; http://www.romaeterna.org/antici/litinerario/index.htm.

*"الإستاد Stadium" وحدة قياس بحرية 1 ستاديوم = 125 خطوة و 625 قدم أي ثمن 1/8 الميل البحري. ينظر: Gaffiot (F), Dictionnaire latin-Français, p1473.

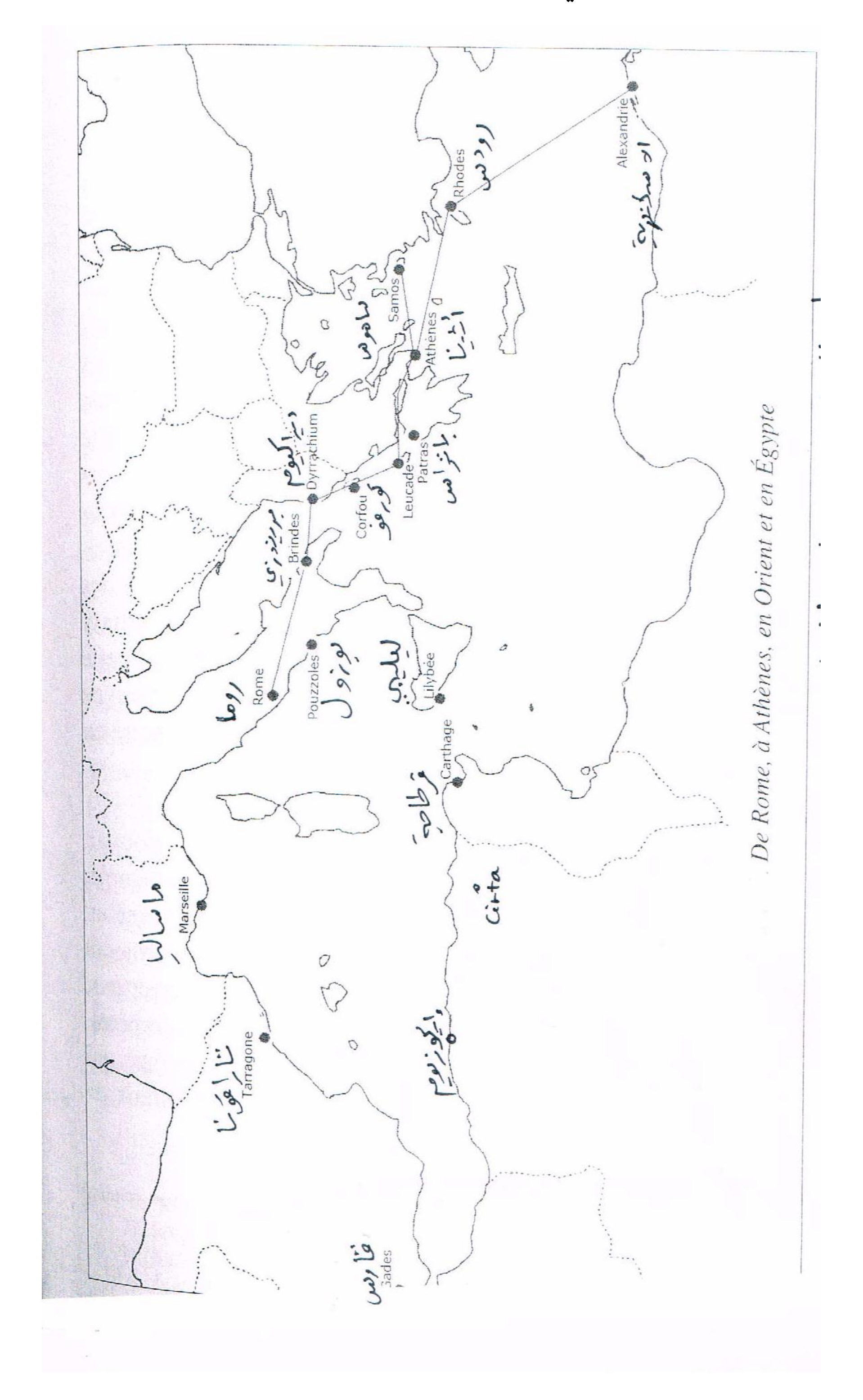
2-Table de pentinger, Ed Fortia, Paris, 1845.

3 -Ptodémée (G), Géographie, traduit en latin par : Bilibal do pirckheimherio venise, éditeur, Vincentium Valgrisium, 1562, liv, 3,1,2,3,4.

4- عبد اللطيف (أ.ع)، التاريخ اليوناني، المرجع السابق، ص670.

5-CIL, VII, 29722 ; ILS, 7490 ; Tran (N), les membres des associations : le rang social des collegiati en Itali er en Gaule sous le haut-empire, Rome, Ecole Frnçaise de Rome (E.F.R), 367, 2006, p282-293.

كانت روما على اتصال بالجزر البريطانية عبر مضيق جبل طارق (أعمدة هرقل) والمحيط الأطلسي وعبور بحر المانش التي شكل صعوبة للملاحين الرومان[1].



De Rome, à Athènes, en Orient et en Égypte

1-Malissared (A), les Romains et la mer, op.cit, p168.

خريطة رقم 11: المسار من روما إلى أثينا ونحو الشرق نحو مصر. نقلا عن:

Malissard (A), op.cit, p131.

ثانيا: السلع التجارية:

احتكرت السلطات الرومانية الميدان التجاري؛ إذ أصبحت في أيدي الجمهوريين الذين يؤجرون سفنهم لتجار المدن الكبرى وتعاملوا مع "أصحاب السفنDomini Navium" تجاريا. ومن هنا ظهرت امتيازات عديدة منحت "للناقلين البحريين Negotiatores maritimii"، كما كانت المراكب التجارية الإفريقية ترسو في ميناء (بوزول) منذ عهد الإمبراطور "هادريان (117-138 ميلادي) [1] ثم حولت مجمل النشاطات التجارية إلى (أوستيا) الميناء الرئيسي[2].

وكانت كل موانئ ساحل بلاد المغرب القديم مرتبطة مباشرة بهذا الميناء، وذلك خلال فترة الاحتلال الروماني[3]، ولم يتوقف التصدير على القمح والزيت فقط، بل إن الوكلاء التجاريين (Navicularii) كانوا يمونون (روما Roma) بمختلف السلع والبضائع الأخرى[4].

1- تجارة الزيت:

يُعَدّ حوض البحر المتوسط مهد لزراعة الزيتون، إذ ساد التنافس التجاري بين الحوضين الشرقي والغربي للبحر الأبيض المتوسط عبر الحقب التاريخية القديمة في المتاجرة بالزيت، واكتسى الزيتون طابع القداسة في الديانات السماوية الثلاثة؛ ففي الكتاب

1-Petit (P), le haut empire (27 av J-c-161 ap j-c), Paris, Seuil, 1974, p123.
2-Pline l'Ancien, H.N, VIII,3.
3-Texier (M), Mémoire sur les ports situés à l'embouchure du tibre ; le port de Trajan, in, C.R.A.I, 1857, p100.
4-Grevasoni (C), Ostie, op.cit, pp47-60.

المقدس اقترن الزيتون بسفينة نوح، إذ أن شجرة الزيتون هي الوحيدة التي نجت بعد الطوفان [1].

وعُرفت زراعة الزيتون منذ ثلاث آلاف سنة قبل الميلاد تقريبا، إذ زرعت بفينيقيا –سوريا وفلسطين، كما أنها شجرة قديمة بالشمال الإفريقي وبلاد المغرب القديم حيث انتشرت زراعتها[2].

ومع نهاية عهد الجمهورية سنة 27 قبل الميلاد، أصبحت الزيت مادة وسلعة لتجارة نشيطة بإيطاليا الرومانية، إذ ومع حملة "يوليوس قيصر J.César" على إفريقيا (45–49 ميلادي) كيف أن مدن بلاد المغرب القديم وعلى الخصوص نواحي (طرابلس Tripolitaine) منها، فُرض عليها تقديم كميات كبيرة من الزيت كضريبة حرب، وكانت الدولة الرومانية هي من تقوم ببيع وتسويق الزيت، ففي عام 74 قبل الميلاد كان "إيديل Edile"* روما يقوم ببيع الزيت طوال السنة بمبلغ (آس–As) واحد لعشرة ليتر من الزيت[3]. أضف إلى ذلك فإن أباطرة روما خلال القرنين الثاني والثالث الميلادي، كانوا يوزعون الزيت على العوام كالخبز مجانا [4].

وكان هناك عدد هام من المواطنين الرومان خلال العهد الجمهوري، والذين استقروا ببلاد المغرب القديم، ومارسوا تجارة الزيت بمدن في أوتيكا (Utica)[5] نظرا لجودته، ويكؤد ذات الحقيقة "بلين القديم–Pline l'Ancien" بخصوص الزيت الإفريقية بقوله: "الزيت ممتاز" [6].

1- Villaverde (V.N), Comercio maritimo y crisis del Siglo III en el « circulo del Estreho »sus repercusiones en Mauretania Tingitana, in, Actes du Ve colloque international d'Avignon 1990, Paris, 1992, p333-347.

2-Camps (G), « Aux origines de la berbèrie, Massinissa ou les débuts de l'histoire », in, libyca, Arch-Epig, 8, 1960, p23-288. (Sp.86).

* "الإيديل–Aediles" كانت مهمته في العهد الجمهوري وصول البضائع الضرورية للبيع أو التوزيع، وكانت سلطته لا تتعدى مدينة روما ثم أصبحت مهمته مراقبة الأسعار (Cura Annonae) وتنظيم ألعاب الربة كيرس (Cura lodurum)، وخلق القيصر جهاز الإيديل لتموين روما بالقمح. أنظر:

Gaffiot(F), Dictionnaire Latin-Français, p40 ; Tacite, Annales, Op.cit, p12,64

3-Pline l'ancien, H.N, XV, 2.

4-Dion Cassius Histoire romain, Op.cit, LXI, 21.

5-Salluste, Guerre de Jugurtha, Op.cit, LXVI.

6-Pline L'Ancien , H.N, XV,1.

ومع بداية العهد الإمبراطوري الأول أو الأعلى (Haut Empire) (27 ق.م-161 ميلادي)، ستنتج بلاد المغرب زيتا ذات جودة عالية وبكميات كبيرة تصدر نحو روما، وهذا بشهادة "الأسقف أوغسطين-Saint Augustin" في اعترافاته[1]. وكان الزيت فضلا عن استهلاكه كمادة غذائية، يستعمل أيضا في العلاج والإضاءة[2].

كما أن التجار الرومان حملوا على ظهر سفنهم التجارية قمح البروقنصلية والزيت والخزف الإفريقي نحو موانئ إيطاليا الرومانية[3]، فروما القديمة كانت بحاجة إلى الخمر والزيت والقمح واليحوانات والخيول وبطبيعة الحال للعبيد[4] ولضمان تمويل روما الدائم بالمواد الغذائية. فقد منح الإمبراطور (117-138م) تحفيزات لتجار القمح والزيت، وهذا لتموين الجيوش الرومانية المحاربة بهاتين المادتين الأساسيتين[5] باعتبار الجيش حامي المدن الرومانية ومنها روما. ومنه "فالتجار الرومان negotiatores" وأصحاب الصيعات ومزارع الكروم والزيتون لم يكونوا فقط منتجين للخمر والزيت، بل تحولوا بالتدريج إلى وسطاء تجاريين لتسويق منتوجاتهم في نواحي إيطاليا وخارجها[6].

ولقد كانت مادة الزيت ضمن منتوجات "الأنونة" مثلها مثل القمح[7].

2- تجارة القمح:

يعتبر القمح من المحاصيل الزراعية التي لاقت رواجا في العالم القديم عامة، وفي حوض البحر الأبيض المتوسط على وجه الخصوص؛ إذ أن مناخ البحر المتوسط يعتبر عاملا مساعدا على نمو المحاصيل الزراعية المعاشية على غرار القمح، وقديما كان يزداد

1-Augustin (St), Les confessions, I, 3-6, traduit par : Arnauld d'andilly, Paris, Garnier Frères, 1865.
2-Pline l'Ancien, H.N, XV,5.
3- Mattigly (D.J), Oil for export. Acomparison of lybian, spanich and Tunisian olive oil production in the Roman Empire, in, IRA, I, 1988, p33-56, (Sp,53).
4- Vera (D), Aureliano, Valentiniano I e il Vino del populo Romano, in Antiquité Tardire (A.T), 13, 2005, p331-356 (sp.347).
5- Tchernia (A), op.cit, p93.
6- Lo Cascio (E), la vita economica e sociale della città romana nella testimonianza del Satyricon, in Studi su petronio e sulla sua fornuna, Bertlin, w.De Gruyter, 3-4, 2007, p10.
7- Cagnat (R), l'Annone d'Afrique « Extrait des mémoires de l'académie des inscriptions et belles lettres, tome 40, Paris, 1915, p258.

الطلب على القمح في كل الأوقات والفصول، وبالتالي يزداد سعره في الأسواق التجارية على حد قول "قرونيي–Grenier"[1].

كما أشار "هيرودوت –Hérodote" إلى خصوبة أرض حوض البحر الأبيض المتوسط قديما وقارنها بخصوبة أراضي (بابل –Babylonia)[2]، ونوّه "غزال–S.Gsell" بدور المغاربة القدامى الذين عرفوا الزراعة وبخاصة الحبوب قبل قدوم الملاحين الفينيقين بوقت طويل نسبيا[3]، وهو الرأي نفسه الذي أدلى به "ديزانج –Desanges" في قوله: "الزراعة في الواقع، ظهرت قديما جدا عند الليبيين الذين كانوا يمتلكون طرازا من محراث محلي عند قدوم الملاحين الفينيقيين"[4].

ونظرا لحاجة روما للقمح والشعير، وباعتبار (نوميديا–) تنتج كميات وفيرة، قدمت مساعداتها للجيوش الرومانية المحاربة. فأمدتها بكميات معتبرة من القمح والشعير[5]، حيث أعانتها في حربها ضد "فليب المقدوني" (221–179 ق.م) عام 200 قبل الميلاد أرسلت 200.000 (موديوس–Modii) من القمح، ونفس الكمية تقريبا من الشعير للجيوش الرومانية[6]، وأرسلت أيضا إلى مدينة روما سنة 191 قبل الميلاد، كميات تناهز 300.000 موديوس من القمح و250.000 موديوس من الشعير[7].

هكذا عد القمح من أهم المحاصيل الزراعية التي كان الإقبال عليها كبيرا، بحيث كان على بلاد المغرب القديم تموين روما بهذه المادة وذلك خلال ثمانية أشهر في السنة[8].

1- Grenier (J-Y), l'économie d'ancien régime, un monde de l'échange et l'incertitude, Paris, Albin-Michel, 1996, p307-315.

2-Hérodote, Op.cit, IV, 198.

3- Gsell (St), H.A.A.N, I, pp 235-256 .

4-Desanges (Jéhane), Rome et la conquête du monde méditerranéen du 264 au 27 AV-J.C (02 vols) Paris P.U.F, Clio, 1977-1978, tome 1, p65.

5- Diodore de Sicile, Bibliothèque historique, traduction en Français de : F.Hoefler, Paris, 3e édition, Old Father, 1967, XXXII, 16.

6– رستوفتزيف (م)، تاريخ الإمبراطورية الرومانية الاقتصادي والاجتماعي، ترجمة زكي علي، القاهرة، دار النهضة المصرية، 1957، ص382.

7– فنطر (م.حد)، يوغرطة من ملوك شمال إفريقيا وإيطاليا، تونس، الدار التونسية للنشر، 1970، ص99.

8-Flavius Josèphe, Guerre des juives, II, 16,4, traduit par : René Harmand, Paris, Ernest leroux, 1932, (Bellum Iudaicum).

وكانت لمادة القمح أهمية، حتى ظهرت في الصراعات السياسية كالصراع الذي ظهر بين الإمبراطور "فيسباسيانوس–Vespasien" (69–81 ميلادي) و"فيتيلويسو"[1]، كما استغل "جيلدون" سلاح القمح في الحرب الاقتصادية التي قادتها بشمال إفريقيا للضغط على السلطات الرومانية بعد أن احتجز السفن المحملة بالقمح التي كانت ستبحر نحو إيطاليا[2]. ويعتبر الشاعر "كلوديان–Claudien" أحسن مصور للمأساة التي عاشتها روما من جراء تصرفات "جيلدون"، فهو يصورها تنتظر بلهفة وصول السفن المحملة بقمح شمال إفريقيا، فبعد أن كان "جيلدون" يبعث لي القمح بموجب الضريبة التي أفرضها عليه، ها هو الآن يبعثه كما لو يقدم وجبة الصباح لأحد عبيده"[3].

كما اضطر الإمبراطور "كومود– Commode" (180–192م) إلى إنشاء أسطول منحه اسمه "Commodiana Herculae"، مهمته نقل المؤونة لاسيما القمح الإقريقي إلى روما، حيث أن بلاد المغرب القديم ومصر كانت ترسل حوالي أربعة ملايين هكتولتر من القمح سنويا[4].

وكانت السفن التجارية المخصصة لشحن ونقل القمح من الحجم الكبير والحمولة تكون بالضرورة كبيرة تقارب أحيانا 350 طن من القموح الإفريقي[5]، وقد ازداد نشاط الوكلاء التجاريين البحريين (Navicularii) [6] وكذا نشاط التجارة البحرية الحرة لمنتوجات "استراتيجية" مثل محصول القمح[7]، وكان ميناء (أوستيا) يستقبل حمولات وشحنات من القمح الإفريقي أو بما يسمى "تجارة الأنونة[8]، كما تعتبر الأنونة (Annona) [9] ضريبة

1-Tacite, Histoire, III, 48 ; IV, 38 ; petit (p), le haut empire, op.cit, p115.
2- Claudien, guerre contre Gildon, op.cit, p67.
3-Ibid, 68-78.
4- Picard (G.Ch), Néron et le blé d'Afrique, in, C.T., 2e trimestre, 1956, p164-168.
5-Pomey (Patrice) et thernia (A), le tonnage maximum, Op.cit, p233.
6-Waltzing (J.P), Etude historique sur les corporations professionnelles chez les romains depuis les origines jusqu' à la chute de l'empire d'occident, tome 2, louvin, 1896, p55.
7-Virlouvert (C), l'Approvvigionamento di Roma imperiale Rome, Carocci, 2000, p122-125.
8- "الأنونة–" ارتبط هذا المصطلح لدى الرومان بتموين الشعب الروماني بالسلع التي يحتاجها، ثم أصبح المصطلح في العهد الإمبراطوري عبارة عن ضرائب مفروضة على سكان المقاطات الرومانية. أنظر:
Katula (T), Annona, in, E.B, V, 1988, p695.
9- Salama (P), panorama de l'Algérie romaine, in, Documents Algériens (D.A), 1947, p182-183.

عينية لتموين مجتمع روما بالسلع التي هي بأمس الحاجة إليها واحتكار روما للتجارة الخارجية، لن لا ننسى أن عجز التحصيل الضريبي في بعض الحيان عن تغطية متطلبات سوق روما مما أتاح خلق تجارة حرة للسلع ومنها القمح.

وحتى في أوقات الحروب كالحروب البونية ساهم ميناء أوسيتا في إمداد القوات الرومانية بحصص من الخبز[1] بما تسمى "بالأنونة العسكرية Annonae militaris"[2].

وزيادة على ذلك فقد أبحرت السفن التجارية نحو روما محملة بالخضر[3] كالخيار والبصل والفواكه كالرمان[4] والتين[5] والتين المجفف[6]، وهذه المنتوجات لا نحتكم على معطيات الأدبية أو الأثرية تفيدنا أنها سوقت خارج أسواق روما باستثناء العنب الذي تم بيعه بإسبانيا (Hispania)[7].

3- تجارة الخمر:

تشير المصادر الأدبية إلى وجود كروم رية بشمال إفريقيا عموما وبلاد المغرب القديم خصوصا، وذلك قبل الاحتلال الروماني للمنطقة، حيث شهدت نفس المنطقة نمو عنبا أخضر وطازج، حيث يذكر "بليسنوس القديم" أنه لاحظ آثار قديمة لزراعة الكروم بالمنطقة الواقعة حول جبال الأطلس[8]، ويرى"غزال S.Gsell" أن نوميديا عرفت إنتاج وفير للعنب"[9].

ويواصل "بلين" واصفا بلاد المغرب القديم "قريبا من مدينة سلا في موريطانيا وبالقرب من جبال الأطلس، نجد أشجار الكروم والنخيل"[10]، في حين يحدثنا "شبيه

1-P Erdkamp (P), The grain market in the Roman Empire, Asocial political and economic Study, Cambridge university press, 2005, p34.
2- Remesal Rodriguez (J), la Annona militaris y la exportacion de Aceite a Germania, Madrid, universidad computense, 1986.
3-Pline l'Ancien, H.N, XIX, XXIII,2.
4-Martial, Epigrammes, I, XLIV, texte traduit par : H.J.IZaac, Paris, les belles lettres, 2e édition, 1961.
5-Pline l'Ancien, H.N, XV, XX,1.
6-Coulumelle, De Re Rustica, XII, 13, traduit par : Jacques André, Paris, les belles lettres, 1988.
7-Ibid, VII,2.
8-Pline l'Ancien, H.N, V,13.
9- G.Sell (St), H.A.A.N, tomes 5, p182.
10-Pline l'Ancien, op.cit, 5,1,13.

سكيلاكس Pseudo Syclax" أن "الليبيين من قبيلة" "لوتوفاج–Lotophages" بناحية السرت، ينتجون نوعا من الخمر، ويستهلكون الزيتون البري ويقومون بممارسة زراعة الشعير"[1]. وهذا عكس ما يقوله أحد الباحثين كون سكان بلاد المغرب القديم، كانوا يجهلون زراعة الكروم، وأن الفينيقيين بعد استقرارهم بقرطاجة أفادوا السكان المحليين بتقنيات زراعة الكروم[2].

ونشير في هذا الصدد إلى المبالغة التي تكتنفها هذه الآراء التي تنفي تماما معرفة الليبيين بأصول زراعة الكروم.

وفي عام 79 ميلادية، عاشت إيطاليا أزمة في تجارة الخمور؛ إذ مع ثوران بركان (فيزوف–Vésuve) الإيطالي في القرن الأول الميلادي، حيث شهدت مساحات زراعية واسعة من محصول الكروم، انتكاسة وتراجعا في المردود الإنتاجي نتيجة وطألة الرماد البركاني الذي قضى على مزارع الكروم، فقل الإنتاج والتهبت أسعار الخمور في الأسواق. فعرف إنتاج الخمر وتجارته أزمة طويلة الأمد امتدت لحوالي خمسة عشر سنة[3]، وهذا ما يؤكده المخطط الزراعي الذي وضعته السلطات الرومانية لتكثيف زراعة الكروم[4].

فكانت تجارة وإنتاج الكروم محل قوانين ومراسيم، كمرسوم الإمبراطور دوميتيانوس (Domitien) سنة 92 ميلادي. الذي يمنع غرس كروم جديدة بإيطاليا، وذلك بعد النقص الحاصل في إنتاج القمح ومنافسة الخمور المنتجة خارج إيطاليا للخمور الإيطالية[5]، ومع نهاية القرن الثاني ميلادي، وبعد قرار الإمبراطورية بتخصيص أراضي الاستراحة لزراعة أخرى غير القمح مثل العنب في مقاطعات غاليا والدانوب[6].

1-Pseudo-Scylax, périle, 44.
2-Précheur (a), la vie rurale en Afrique romaine d'après les mosaïques, op.cit, p53.
3-Tite live, Histoire romaine, XXII, 21,5.
4- Thernia (A), Le vin de l'Italie romaine, Essai d'histoire économique d'après les amphores, in, B.E.F.R.A, 261, 1986, p221-232.
5-Reinachg (S), « la mévente du vin sous le haut empire romain » in, Africa, Tunis, institut du patrimoine, 1997, p09.
6-Leschi(L), Etudes d'épigraphie, d'archéologie et d'histoire Africaine, Paris, 1957, p81.

وفي نفس القرن أي الثاني الميلادي، كانت روما تستقبل شحنات كبيرة من الأمفورات معبأة بالزيت والخمور والخزف الإسباني القادمة منطقة (بيوتيا–Béotie) بإسبانيا الرومانية، ومقاطعة البروقنصلية ومنطقة طرابلس [1].

كما أن الباحث "تشرينيا أندري–A.Tchernia" والمتخصص في علم الآثار البحري، يقدم لنا فرضية جديرة بالدراسة مفادها أن تجارة الخمر الإيطالي ارتبطبت بتجارة العبيد، فالتجار الرومان كانوا يبادلون القراصنة، فيعطون لهم العبيد نظير أمفورات من الخمر والزيت [2].

وفيما يخص الحركة التجارية لمنتوج الخمور من الضفة الجنوبية أي بلاد المغرب القديم نحو شمالها موانئ إيطاليا، فمعطيات النقوش اللاتينية تقدم لنا بعض الدلائل ومنها العثر على نقيشة بروما تتحدث عن تاجر مستورد لخمور موريطانيا[3]، وثلاث كتابات وجدت بميناء (أوستيا) بروما تشهد على وجود تجمع للتجار المستوردين للخمور في إطار مجمع رسمي بساحة الخمور، ينتمي إليه جندي قديم بمقاطعة إفريقيا تحول إلى تاجر مستورد الخمور بعد تقاعده من الخدمة العسكرية[4].

ويبدو أن حركة استيراد الخمور من المقاطعات خارج إيطاليا وبلاد الإغريق، قد عرفت نشاطا كبيرا في العهد الإمبراطوري الأعلى (27 ق م–284 ميلادي) ثم ضعفت مع حلول القرن الرابع ميلادي نتيجة أزمة القرن الثالث[5]، كما كانت روما تستورد لواحق أمفورات الخمور كالسدادات الفلينية من جزيرة (إيبيزا) ويستقبل هذه الأمفورات ميناء (بوزول) [6].

1-Revilla Calvo (V), les amphores africanes des le IIe et IIIe siècles du monte tesxtaccio (Rome) in Africa et Hispania, Barcelona, Université de Barcelone Instrumenta, 25, 2007, p269-297.
2- Tchernia (A), le vin de l'Italie…, Op.cit, p74-83.
3- CIL, V, 9676.
4- « Collegium Vinariorum importatorum Negotiantium », in CIL, XIV : ILS, 6162, 409; ILS, 616, 430; ILS, 6168.
5-Chastagnol (A), « un scandale du vin, op.cit, p166-183.
6-Hesnard (A), et Gian Frotta (p.A), les bouchons d'Amphores en pouzzolone, in, Amphores romaines et histoire économique, (ARHE), in, Actes du colloque (sienne, 22-24 mai 1986), Rome, E.F.R, 114, 1989, p393-441.

ولا يفوتنا في الأخير أن نشير إلى عادة الرومان في إضافة بعض المواد للخمور عند تحضيرها للتحسين من مذاقها كإضافة مياة البحر و(سولفات الكلس) الذي شاع استعماله بالمغرب القديم[1].

4- تجارة العبيد

كان الاعتقاد السائد في العصور القديمة أنه لا يوجد فرق بين المتاجرة بالبشر وبيع الحيوانات والمواد الزراعية[2]، فالسيد أو مالك العبد له الحق في تسخيره في مختلف الأعمال أو معاقبته، فهو يملك مصيره، فإما يُعتقه أو يبيعه في سوق النخاسة[3]. في حين أن تجارة العبيد تختلف عن بيع والمتاجرة بالبضائع الأخرى.

فضمن البضائع التي تصل إلى ميناء (أوستيا) نجد القمح والحيوانات كالخيول وخصوصا العبيد[4].

وحسب "سترابون– Strabon" فقد كانت روما تستورد خمور بلاد بحر إيجه، فكانت الخمور محل مقايضة مع العبيد والمعادن والحيوانات وجلودها، وكانت هذه المنتوجات متأتية من مناطق الدانوب والبحر الأسود[5]. إن المعلومات عن نظام الرق ومنظومة العبودية في العصور القديمة تبقى قللة، فالباحث "فينيلي–Finley" يشير من خلال أبحاثه إلى صمت الكتابات الأدبية خاصة المصادر الإغريقية واللاتينية حيال مسألة تجارة العبيد[6]، فأسرى الحرب كانوا المسبب الرئيسي في التحول إلى وضع العبودية[7] وهي نظرة لاقت الدعم وهذا لتبرير التوسع والاحتلال الروماني[8].

1-Pline l'Ancien, H.N, XIV,126.

2- Finley (M-I), les statuts servilles en Grèce antique, Paris, la découverte, 1984, p216-218.

3- Fredouille (J-C), Dictionnaire de la civilisation grecque et romaine, Paris, Larousse, 1968, p113-114.

4- Tchernia (A), les Romains et le commerce, op.cit, p14.

5- Diodore de Sicile, op.cit, V,23,6 ; V,1,8 ; IV,6,12.

6- Finely (M.I), Le commerce des esclaves dans l'antiquité : la mer noire et les pays du Danube, Paris la découverte, 1984, p220-233.

7- حسن فرج (ت)، القانون الروماني، بيروت، الدار الجامعية للطباعة والنشر، 1985، ص150–151.

8- "سترابون" يفسر حملة تراقيا وذلك لحاجة الرومان للعبيد أنظر:

- Strabon, géographie, XIV, 5,2.

ولقد اهتم المؤرخون بالوضع القانوني للعبيد وحتى بالنسبة "للمُعتقين–Affranchis" ودورهم في المجتمع القديم، وخوف الأحرار من التحول إلى وضع العبودية[1].

ولقد مثل العبيد ثروة بشرية، ويد عاملة رخيصة، استخدمت في شتى الأعمال والأعباء اليومية وفي المنازل والضيعات[2]، وكان أسرى الحرب يباعون في المعسكرات وأسواق النخاسة، وينقلون على ظهر السفن التجارية رفقة البضائع الأخرى، وقد اختلف ثمن العبيد باختلاف شكلهم والأعمال التي يقومون بها[3]، وكانت تجارتهم خاصة للرسوم الجمركية، وكانت السلطات الرومانية تعاقب التاجر الذي يخفي معلومات تخص عبدا من عبيده عند عملية البيع[4].

وفيما يتعلق بتجارة العبيد، فالمصادر القديمة تقدم لنا معلومات شحيحة بخصوص أسواق العبيد (النخاسة) وأسعار بيعهم وحتى عددهم في المبادلات التجارية، فالمصدر الوحيد الذي نحتكم عليه هو نص "سترابون" يندد فيه ببيع العبيد من قبل قراصنة (سيليسين–Ciliciens) في سوق النخاسة بمدينة (ديلوس–Délos)[5].

وعلى غرار الحروف، عدت ظاهرة القرصنة من قبل الباحثين كأهم مورد في تجارة الرقيق، فالقرصان لعب دورا هاما في تجارة واقتصاد العالم القديم[6].

5- تجارة الحيوانات:

لقد كانت بلاد المغرب القديم مصدرا لتوريد الحيوانات نحو روم، فهذا الكاتب "جوليان– Juvenal" يصف حيوانات أرض جيتوليا بقوله: "الأيل والأرانب والخنازير وماعز جيتوليا ذات اللحم طيب المذاق وحتى دجاج إفريقيا الذي كان يستهلك مستويا"[7]،

1- Finely (M-I), art, cit, 1984, p216-217.
2-Wallon (H), l'histoire de l'esclavage dans l'antiquité, Paris, 1879, t1, p16.
3- Gsell(St), « Esclaves ruraux dans l'Afrique romaine », in, Mélanges Glot2, tome1, Paris, PUF, 1932, p398.
4- Gsell (St), « Esclaves.. », op.cit, p399.
5- Strabon, Géographie, XIV, 5, 2.
6- Tam (W.W), la civilisation Hellénistique, Paris, Payot, 1923, p88.
7- Juvenal, Satires, liv, XI, 135-145, texte traduit par p.De labricolle, Paris, les belles lettre, 1921.

ونرى هنا امتداح الشاعر "جوفينال" لحيوانات (جيتوليا– Jutulia) ليبيا الحالية، وبوصول الفينيقيين نشطت تجارة الحيوانات عبر عمليات التبادل والمقايضة، إذ عرفت سواحل صقلية والمحطات التجارية التابعة لها في عهد السيادة الفينيقية "إذ كان الفينيقيون يبيعون جلود الحيوانات كالأيل والأسود ويشترون مقابلها الأواني الفخارية والقوارير والحلي من جزر صقلية"(1).

أما أثناء فترة الاحتلال الروماني، فكانت الحيوانات تتسلى الجماهير الرومانية بها عبر عروض السيرك والتسلية؛ فقد أحاطها الأباطرة بعناية كبيرة، وصرفوا الكثير من الأموال لبناء الملاعب الشعبية، فعرف الملعب في روما استخدام الحيوانات المفترسة لتسلية الجماهير، وكانت العروض تتمثل في المصارعة بين هذه الحيوانات أو صيدها داخل الملعب وقتلها، ففي عهد الإمبراطور "أغسطس (31 ق.م–14م) تم قتل 3500 حيوانا جلبوا من إفريقيا. وبمناسبة افتتاح ملعب الفلافيين قتل حوالي 9000 حيوان(2).

وتعود فكرة استغلال حيوانات إفريقيا في ألعاب السيرك إلى العهد الجمهوري (509 ق.م–27 ق.م)؛ حيث ذكر "بلين القديم" أن مجلس الشيوخ الروماني (Senatus)، قد أصدر قرارا منع إدخال الفهود الإفريقية إلى إيطاليا(3)، ويذكر نفس الكاتب بخصوص نقل الفيلة مايلي: "جلبت الفيلة عن طريق البحر، وعندما كانت تجبر على النزول، يصيبها الذعر، من طول الجسر الذي يفصلها عن الرصيف، لذا كان عليها السير نحو الخلف، حتى لا ترى المسافة المتوجب قطعها"(4)، وكانت السفن المحملة بالحيوانات ومختلف السلع ترسو في بداية الأمر في ميناء (بوزول) قبل أن يصبح ميناء (أوستيا–Ostia) منذ عهد الإمبراطور هادريان، الميناء الرئيسي لروما الذي حولت إليه مجمل النشاطات التجارية(5).

1-Pseudo Scylax, périple, 45.
2-Homo (L), le siècle d'or de l'empire romain, Paris, Payot, 1947, p374.
3-Pline l'Ancien, H.N, VIII, 24.
4-Pline l'Ancien, H.N, VIII,3.
5-Bertrandy (F), « remarques sur le commerce des bêtes sauvages entre l'Aflrique du nord et l'Italie (IIe siècle AV. J-C au Ive siècles ap J-c) in, M.E.F.R.A, 99, 1987, pp 213-219.

زيادة على ذلك مونت بلاد المغرب القديم مدينة روما بثروة حيوانية متنوعة من بينها الدجاج الذي بيع بأسعار مرتفعة[1] والخيول التي لقيت رواجا كبيرا لدى المدربين الرومان وحققت انتصارات باهرة في السباقات، وذلك ما نستخلصه من نقيشة لاتينية[2] وجدت بروما، جاء فيها أن "كريسكانس-" الموري أشهر سائق عربة خيل في عهد الإمبراطور "نيرفا" (68م98م) قد حصل في السباقات التي شارك فيها، وقد "تضمنت "مراسيم تيودوس- code théodosien" الخاصة بالخيول السيرك بروما وهي قوانين تنظم ألعاب السيرك التي تشارك فيها الخيول[3].

فضلا عن حيوانات أخرى صدرت إلى روما كالأسود والنمور[4] والدببة[5] والفهود[6] والفيلة التي استغلت في البداية في ألعاب السيرك، ثم أصبحت تصطاد بهدف الحصول على عاجها[7]. والظاهر أن روما لم تكن المستفيد الوحيد من هذه الحيوانات، بحيث صدرت أيضا إلى (إسبانيا-Hispania) لاسيما نحو قادس[8].

وأعفيت بعض السلع من الضرائب كالحيوانات المفترسة الموجهة لألعاب السيرك وذلك بناءا على تعريفة زراي، وأعفيت الحيوانات واعربات المستخرة للنقل والعبيد الذين يرافقون السيد، والسلعغ الموجهة للجيش وقطعان الماشية الموجهة للمراعي[9]، ومحطة (زراية-Zaraï) وهي محطة تجارية جمركية تقع بنوميديا وبالضبط في مدينة (تبسة-Theveste) وقد تحولت في بدية القرن الثالث الميلادي إلى مركز زراية[10]. وتعريفة تعود إلى سنة 202 ميلادي، تحتوي قائمة من السلع وإلى جانبها الضريبة الجمركية المفروضة، وهي في الجدول الآتي:

1-Varron, De agricultura, III,9.
2-CIL, VI, 10050.
3- Juan Antonio (J-S), Autour des Eques curules, Barcelona, presses universitaires spetentrion, 2001, p482.
4-Strabon, Géographie, XVIII, III,4.
5- Martial, Epigrammes, I, 105,5.
6-Pline l’Ancien, H.N, VIII,24.
7-Juvenal, Satires, IV, 99.
8-Columelle, De Re Rustica, VII,2.
9- شارن (ش)، تجارة الجزائر، المرجع السابق، ص430.
10-CIL,n VIII, 4508.

الجدول رقم 09 :

العدد	السلع	قيمة الضريبة
1	عبد	ديناريوس ونصف
1	فرس أو مهر	//
1	بغل أو بغلى	//
1	حمار أو ثور	نصف دينار يوس
1	خنزير	سيستركيوس واحج
1	خنزير صغير	2 آس
1	ضأن أو ماعز	سيستركيوس واحد
1	جدي	2 أس
1	جلد ضأن أو ماعز	//
1	جلد مدبوغ	//

وقد أوردت التعريفة الجمركية للحيوانات دون ذكر السلع الأخرى، وفي سوق زراعي كانت الضرائب الجمركية المفروضة على تجارة الحيوانات شبه منعدمة على عهد الإمبراطور "سبتيموس سفيروس وكراكلا" أي سنة 202 ميلادي[1].

ولم تكن بلاد المغرب تصدر الحبوب فقط، بل صدرت كذلك بعض الحيوانات نحو روما على ما تذكره المصادر الأدبية، والجدول الذي يلي يبين حجم هذه التجارة.

جدول رقم 10: يبين حجم التجارة.

اسم الامبراطور	فترة حكمه	الحيوانات الإفريقية المصدرة في عهده	المصدر
كاليغولا	37-41 م	400 نمر إفريقي 500 حيوان إفريقي	Dion Cassius, Histoire Romaine LIX,7,1; LIX,11,3.
كلاوديوس	41- 54 م	300 نمر إفريقي	Ibid, LX, 7,3
تيتوس فيسباسيانوس	79- 81م	9 ألاف حيوان مفترس وأليف	Ibid, LXVI, 25
تراجانوس	98-117 م	ما بين ألف وعشرة ألاف حيوان بين متوحش وأليف	Ibid, LXVIII, 15
هادريانوس	117-138م	1000 حيوان متوحش 1000 أسد -100 لبؤة	Dion Cassius Histoire romaine, LXIX, 8
أنطونيوس التقي	138-161م	فيلة، ضباع، نمور، وحيد القرن، تماسيح، أفراس النهر، 100 أسد	S.H.A, vie d'Antomin le pieux, X, 9

1-Tissot (C), Géographie comparée de la province romaine d'Afrique, tome 1, Paris, 1884, p364-369.

كومودوس	180-192	حيوانات متوحشة	Aurelius Victor, livre de Césars, XVII,6
قورديانوس الأول	238م	وحوش ليبية، ألف دب، 100 نعامة، 30 حمارا وحشيا، 90 خنزير بري	S.H.A, Vie GordienI, III, 5,8
قورديانوس الثالث	238-244م	30 فيلا، 60 أسدا مروضا، 30 نمرا، 10 ضباع، 10 أسود غير مروضة، 10 زرافات، 20 حمار وحشيا	S.H.A, Gordien III, xxx,3
قاليانوس	253-268م	100 ثور، 200 نعجمة، 10 فيلة، 200 حيوان متوحش مورض	S.H.A, Galien, VIII
بروبوس	270-282م	1000 نعامة، 1000 أيل، لف خنزير، ألف نعجة متوحشة، حيوانات عاشبة، 1000 أسد، 100 نمر، 100 لبؤة و300 دب	S.H.A, probus, xix, 5,7
كارينوس	283-285 م	أرانب برية، خنازير، ثيران، دببة، أفراس نهر	Calpurnius, Eloges, 57 ; S.H.A, Carinus, XIX ; XXII,2
هونوريوس	395-423 م	وحوش ليبية	Claudien, De sex Consul Hononius, 618

الجدول نقلا عن: صندوق (س) الثروة الحيوانية والغطاء النباتي في الجزائر خلال العصور القديمة، 2014-2015 رسالة دكتوراه جامعة وهران 1 احمد بن بلة. ص323-324.

ونستخلص من الجدول ثراء وغنى بلاد المغرب القديم ومنطقة الصحراء بالحيوانات، ومدى نشاط حركة التصدير لمختلف الثروة الحيوانية الإفريقية نحو موانئ إيطاليا القديمة، وتعرض بعض الأنواع من الحيوانات إلى الإبادة بفعل التصدير والصيد المكثف؛ إط كان صيد الفيلة الإفريقية من مهام الضباط العسكريين الرومان[1]. كما أن الأسود والفهود المغربية انقرضت نتيجة أنها كانت تصدر إلى روما بكميات كبيرة، نظرا لحاجات الملاعب الشعبية في روما أو متطلبات الخواص أو الأباطرة كامتلاك بعض الأباطرة لحدائق للحيوانات[2].

1-Suétone, vies des douze césars, Néron 31, traduit par : M.Rat, Paris, éditeurs Garnier Frères, 1955.
2-Pline l’Ancien, H.N, XV,5.

6- التجار والتجارة الرومانية من خلال بعض النقوش اللاتينية:

ولقد كانت تجارة السلع المختلفة تحت تأطير تجار ساهموا في تنشيط الحركة التجارية في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط بل وكون هؤلاء التجار جمعيات على غرار:

- تجار القمح (Mercatores, Negotiatores Frumentarii):

إذ ساهمت هذه الجمعية المتخصصة في تجارة القمح في تزويد الأسواق الرومانية بما تحتاجه وخاصة القمح، وقد كون هؤلاء بالاشتراك مع تجار الزيت الأفارقة جمعية واحدة ترأسها مسؤول عن مصلحة التموين: (Praefectus Annonae Mercatores Frumentarii et aleari Afrari)[1].

- تجار الزيت (Mercatores olearii):

وقد كون هؤلاء التجار جمعية مهنية منذ القرن الثاني الميلادي، وقد ارتبطت جمعيتهم بمصلحة التموين (الأنونة) [2].

وقد مارس العبيد والعتوقين مهنة التجارة وتعاملوا كذلك بالقروض البحرية؛ وفيما يلي عدد من التجار المعتوقين من خلال بعض النقوش اللاتينية:

– **"أكوسينوس- Euxinus"** عبد تاجر، والذي وضع على شاهد قبره أنه كان ملكًا لسيِّدة "فولوسيوس ساتورنينوس– Volusius Saturninus"، فهو لم يخف اسمه ولا عائلة سيده (Gens) المعروفة بروما [3].

أما الشخصية الرومانية "ب.أنيوس بلوكاموس– P.Annius Plocamus"، فقد كان لديه معتوقين ومنهم المعتوق "ليساس– Lysas" هذا الأخير الذي تولى مهمة الإتجار بالأحجار الكريمة والتوابل والعاج والحرير في منطقة البحر وبحر عمان والصين [4]، فهذه الشخصية أي "Annius placomus" مذكورة عبر نقيشة لاتينية عُثر عليها بميناء (بوزول)،

1- Waltzing (J.P), etude historique sur les corporations, op.cit, tome II, p81.
2- Ibid, p103.
3- C.I.L., VI, 9653.
4- Pline l’Ancien, H.N, VI, 104.

والتي يذكر شخصية عبد معتوق يحمل اسم "أنيوس إيروس– Annius Eros" معتوق سيِّده "بلوكاموس– Plocamus" (1).

- **"كالبورنيوس موشاس- Calpurnius Moschas"**، وهو أحد العبيد المعتوقين لعائلة "كالبورنيين– Calpurnii" وهم تجار بميناء (بوزول)، وأحد المعتوقين الذي اشتغل تاجرا بالميناء، أهدت له زوجته نذرا مذكور فيه هذه العائلة، بعد موته (2).

- **"كالبورنيوس كابيتولينوس- L.Calpurnius Capitalinus"** رفقة أخيه (التجار "mercatores" الذين يقومون بالتبادل التجاري) بالإسكندرية وسوريا، يُهدون تمثالين (لمباركة تجارتهم) بفوروم (Forum) مدينة وميناء الإسكندرية (3).

أما طبقة العبيد المنتمية إلى العائلات الأرستقراطية بمنطقة (سولبيس–Sulpicii بميناء (بوزول)، والتي كانت مهمتها تقديم قروض بحرية للتجار، مثلمَا تُبيّنُه نقيشة "زوسيموس–Zosinus"، وهو عبد معتوق لسيّده "أوريليوس كوتاماكسيسوس– Aureliuscotta Maximus" الذي شغل منصب قنصل ببوزول سنة 20 ميلادين والذي قدم أموال –على شكل قروض– لتاجر خيول (4).

وإذا تعرضت السفينة التجارية للغرق، فكانت هناك قروض لتعويض الخسائر، مثل ما ورد في النقيشة التالية؛ حيث يتم التضرع للربّة "فيدس– Fides" حامية التجار، وذلك من قبل تاجر بمنطقة (بريندبزي– Brindes) بإيطاليا، والذي استطاع تعويض خسائره بفضل القرض البحري (5).

1- C.I.L., X, 2389.
2- C.I.L., X, 1613.
3- C.I.L., X, 1797.
4- C.I.L., XIV, 2298 ; ILS, 1949.
5- C.I.L., IX, 60.

كما أن "بترون" كان يتعامل بواسطة معتوقيه في مسألة القروض البحرية بقوله: "لقد انسحبت من عالم الأعمال التجارية، وبدأت أوّكل المعتوقين لمباشرة القروض البحرية" [(1)].

مجموعة تجار بحريين تحمل اسم أسرة "كايسيليوس هوسبيتاليس– D.Caecilius Hospitalis" سنة 147 ميلادي، وهم تجار زيت (Mercatores oleari) منطقة (بيتيكا Betica) باليونان وأحد رفقاء العائلة والمدعو "كاسيوس فاوستوس– Cassius Faustus" الذي أهدي تمثالاً لصالح مسؤول الأنونة الذي تسلم مهامه بمصر [(2)].

كما يرد نفس الاسم أي "د.كايسيليوس هوسبيتاليس– D.Caecilius Hospitalis" إذ يظهر على الأمفورات التي عثر عليها بجبل (تستاكيو– Monte testaccio) بإيطاليا والتي تعود لسنتي 145–147 ميلادي، ويرد على كسر الأمفورات اسم "كايسيليوس ماترنوس– Caecilius Matenus" كأختام أمفورات سنتي 145م و154 ميلادي [(3)].

- تجار الزيت:

عثر على العديد من النقوش اللاتينية بروما التي يرد بها اسم "ديسيموس كايسيليوس– Decimus Caecilius"، وهي عائلة رومانية اختصت في تجارة الزيت [(4)].

من أسرة تجار الزيت بمنطقة (بيتيكا Betica) التاجر المعتوق "كايسيليا هيلبيس– Caecilia Helpis" معتوق سيده "د.كايسيليي تروفيموس– D.Caecillii trophimus" وحفيده "كايسيليوس فيندكس–D.Caetilius Vindex" [(5)].

وأسرة "كايسيليي– Caecillii" على ما نعتقد، شكلت بحق مملكة تجار الزيت ومواد غذائية أخرى لأكثر من نصف قرن، إذ شاركت هذه العائلة التجارية في تسويق الزيت،

1- Pétrone, Satiricon, LXXVI : «Manum de tabula, sustuli me de negotiatone et caepi libertos feuare » ; Escurac (P), Aristocratie sénatoriale et profits commerciaux, in Ktema, 2, 1977, p339-355. (sp.353-354).
2- C.I.L., VII, 1625 ; ILS, 1340.
3- C.I.L., XV, 2,3773.
4- Remesal (R.J), promocion social en el mundo Romano através del Comercio, 2004, universidad de Barcelona, in, Instrumenta, 16, 2004, p125-136.
5- C.I.L., VI, 13823 ; 13860.

وصلصة السمك (الغاروم–Gurum) من عهد أغسطس إلى عهد الإمبراطور "تيبيريوس– Tib-ère" [1].

التاجران "كونسيوس كاريكوس وسيكس بومبيوس– Consius Caricus/ Sex pompeius" وأبنائهم على التوالي "أتيسيوس أتيكوس تروفيامیانوس– D.Ahicius Atticus trovianianus" والابن "أتيسيوس تروفيموس– D.Atticius trophimus" وهما تاجران تحريان[2]. وهؤلاء التجار تمتعوا بمانة مرموقة بمدنهم، فقد تولوا مهام الكهنوتية أو مسؤوليين إداريين، مثل "سيكس فاديوس سيكوندوس موسا– Sex.Fadius Secundus Musa " بمدينة ناربون بغاليا الرومانية [3].

وتاجر الزيت "م.إيوليوس هيرميسيانوس– M.Iulius Hermesianus" والذي كانت مهنته "موزع الزيت–Diffusor alearius" ومسؤول "سجل الزياتنة– Corpus aleariorum " وقد كرم بواسكة تمثال بفوروم ناربون [4].

وعثر بقبر "سينتيوس ريغوليانوس– C.Sentius Regulianus" على نقيشة وكان "سينيوس" فارسا رومانيا، امتهن حرفة مزودجة "موزع للزيت" و"تاجر للخمر– Negotiator Vinarius" بمدينة ليون الرومانية، فهو فارس ظهر من خلال النقيشة أنه تاجر خمر، وبصفته موزعا للزيت، عقد علاقات متينة مع "وكيل الأنونة– PraeFectus Annonae" بروما [5].

وفي سنة 173 ميلادي، وبميناء (أوستيا–Ostia)،ظهر "ملاك السفن– Domini Navium" خاصة السفن التجارية الإفريقية وبجزيرة سردينيا [6]، وهؤلاء المُلاّك الذين أهدوا نذرا لتاجر القمح والمدعو "م.اينيوس فاوستوس– M.Iunius Faustus" من قبيلة

1- C.I.L., XV,2, 3646 ; 4753, 4754.
2- CIL., XIII, 10004,1 ; CIL, XV, 3984, 3985.
3- CIL., XII, 4393 ; ILS, 7259.
4- CIL., II, 1481.
5- CIL., VI, 29722 ; ILS, 7490.
6- C.I.L., XIV, 99 ; ILS, 339 : « Domini Navium Carthaginiensium ex Africa » ; ILS, 6140 : « Domini Navium Afrarum, item Sardorum ».

"بلاتين"، وهو ابن أحد المعتوقين، ويعتقد أنه شغل منصب "ديومفير–Diumvir" بمدينة روما على عهد أغسطس [1].

وفي مدينة (ليون) وخلال القرن الثالث الميلادي، كُرِّم "س.أبرونيوس رابتور– C.Apronius Raptor" بعد وفاته، وكان في حياته تاجرا للخمر وصانعا للسفن (Naulum) بمنطقة السون بغاليا الرومانية، كما كان كبير المهنيين البحريين [2].

وتفيدنا الأمفورات أن شخصية "سيكستوس فاديوس سيكوندوس موسا– Sextus Fadius Secundus Musa"، وهو تاجر يهودي من مدينة (ناربونيوس –ناربون– غاليا)، وقد مارس تجارة الزيت المجلوب من اليونان (نبيتيكا) وأن "صناع السُّفُن–Fabri Navales" أهدوا له تمثالا ونذورًا بعد وفاته [3].

وفي روما، خلال نهاية القرن الثاني ميلادي، أهدى الأبناء مذبحا جنائزيا لأبيهم "م.أنطونيوس تيرنس– M.Zntonius Terens" من خليج مسينا، وقد كان مسؤولا بلديا، وقبل ذلك تاجرا للحيوانات خاصة الأغنام والخنازير [4].

وحتى أفراد الجيش الروماني كالجنود كان يبرمون صفقات تجارية لحسابهم الخاص أثناء عهد الإمبراطور هادريانوس، كالجندي الروماني والتاجر "دوميتيانوس" والذي كان جنديا ضمن الأسطول الروماني المرابط قرب (كولوني Colonii) بجرمانيا (Germania)[5].

بروما "سكريبونيوس إيوانوريوس– L.Scribonius Ianuarius" وهو تاجر خمر وصاحب سفن تجارية ببحر الأدرياتيك، إذ كان يجني أرباحا طائلة من تجارته [6].

1- C.I.L., XIV, 4142 ; ILS, 6140.
2- C.I.L., XIII, 1991 ; 11179.
3- C.I.L., XII, 4393 ; ILS, 7259.
4- C.I.L., VII, 33887 ; ILS, 7481 : « Negotiatori celeberrimo Suariae et pecuariae ».
5- AE, 1928, 183 : [Mi] les classis Germanic(a) e [Eo]mitianae, p(iae) F(idelis), Negotiator cervasarius artis offectur (ae). Centurio Negatiator de la 15e légion romaine, in, (AE, 1978, 635).
جندي من الفرقة المئوية وتاجر من الكتيبة الخامسة عشر بجرمانيا، والزقة المئوية المستقرة بمصر.
6- C.I.L., VI, 9682 ; ILS, 7277.

وفي ميدان التجارة النهرية، نجد العديد من "صناع السفن– Nantes" بمنطقة (نهر الرون le Rhône)، مارسوا كذلك تجارة الخمر والزيت والقمح والعطور في منطقة غاليا الرومانية [1].

كما تورد النقيشة الموالية، مكانة تاجر الخمر المدعو "رابتور" ضمن "مجمع تجار الخمور negotiatores Vinarii" [2].

وصول شُحنات الخمر عن طريق ملاك السفن التجارية "النافيكولاري" بحر الأدرياتيك نحو مرفأ (أوستيا) ثم روما [3].

فضلا عن فئة "تجار الخمر الفاخر والمعتق بروما– Negotiantes vini supernates et Arimisens" [4].

شخصية "ماريوس فيبوس– L.Marius phoebus" تاجر الزيت بمقاطعة (بيوتيا– Boetica) بإسبانيا والذي كان يمون روما بالزيت [5].

مجموعة من تجار الزيت بإسبانيا منطقة (أرفا–Arva) الرومانية حاليا تسمى (الكاستييفو–El Castillego) وسط إسبانيا الحالية والذي أهدوا نذورا لشخص "ك.فولفيوس كاريسيانوس–G.Fulvius Carisianus"، كاهن بمنطقة (أرفا) وأسيادهم [6].

نقيشة لاتينية عثر عليها بهيسباليس (Hispalis) إشبيلية، ونصها منشور في سنة 2001، وتؤكد أن شخصية "إيوليوس هيرميسيانوس هو موزع للزيت ضمن ما يعرف بتجارة الأنونة وعضو في مجمع الموزعين التجاريين؛ ووجود علاقة وطيدة بين تجار

1- C.I.L., XIII, 1966 ; ILS, 7030 ; C.I.L., XIII, 1954 ; ILS, 7031 ; C.I.L., XIII, 1996 ; 1972.
2- C.I.L., XIII, 1911 ; ILS, 7033 ; tran (c), M.E.F.R.A., 367, 2006, p278.
3- C.I.L., XIV, 409 ; ILS, 6146 ; C.I.L., VI, 9682 = ILS, 7277 ; « Navicularii Maris Hadriatici ostisens ad Romae ».
4- C.I.L., VI, 1101 = ILS, S19.
5- C.I.L., XV, 3943, 3959 ; C.I.L., VI, 1935= ILS, 7489 :
"ماريوس فينوس" شخصية واردة في نقيشة محفوظة بمتحف قرطبة"
Remesal (R.J), L.Marius phoebus, mercator alei hispani, ex provincia Boetica, in, G.paci (direccion), Epigraphai, Miscellanea epigrafica in, onore di lidio Gasperini, Tivoli, ed, TipigraF, 5, 2000, p794 [C.I.L., II,7, 544].
6- C.I.L., II, 1064 = ILS, 6919.

وموزعي الزيت ومسؤولي التموين (الأنونة– Annonae) خاصة تجار الزيت بإسبانيا (Hispania)[1].

كما يخربنا "بلين القديم" أن بعض المواد التجارية والبضائع التي كانت تأتي من بلاد العرب (Arabia) على ظهر الجمال كانت تخضع لرسوم حينن دخولها إلى منطقة من المناطق، وكانت هناك مراكز دفع (Péages) وحتى على سواحل بحر الروم، يجب دفع الضرائب لفلاحي إمبراطورية روما [2].

وهذه الضرائب تؤكدها ضريبة تدمر (Palympre)* والتي وردت بها ضرائب عن تجارة العبيد والحيوانات ومنها (الخيول، الغنم والإبل)، ومواد غذائية ومنها (القمح، الخمور، الخضر، الزيت، الشحم والسمك المملح)، ومواد أولية أو خامات (الصوف والجلود والبرونز). إضافة إلى مكوس حول المهن على غرار الجزائرة، الإسكافي، وتاجر الأقمشة، وحتى البغايا والعاهرات، في حين أن الحرير والأحجار الكريمة والعاج، ونوع من الخشب والتوابل لا تخضع هاته المنتوجات للضرائب، مما أدى إلى ازدهار (تدمر)، لكنها مع ذلك، كانت تؤدي رسوما جمركية تدخل في حساب خزينة الإمبراطورية الرومانية [3].

القواعد البحرية:

تم تصنيب وبناء قواعد بحرية من قبل البحرية الرومانية بعد الانتصار في معركة "أكتيوم–Actium" سنة 31 قبل الميلاد [4]، ولتفادي أخطاء وانكسارات الأساطيل البحرية الرومانية خلال عهد الجمهورية الرومانية، أعطى الإمبراطور "أغسطس" أوامره لتنظيم الأسطول، وبني له قواعد بحرية للرسو [5]، وبعد انتهاء معركة أكتيوم، كان أسطول

1- C.I.L., XV, 4058 ; AE, 2001, 118.
2- Pline l'ancien, H.N., XII, 65.
* تدمر palmypre (مدينة النخيل)، عاصمة الملكة زنوبيا، سقطت هذه الولة في يد الإمبراطور الروماني "أورتيليانوس" سنة 272، ودمرت عام 273. ينظر:
Pigamial (A), « observations sur le Tarif de palmypre, in, R.H, CXCY, 1945, p10-23.
3- Chevalier (R), les voie romaines, Paris, Armand Colin, 1972, p228.
4- Valleius Paterculus, II, 84-85 ; Pluturque, vie d'Antoine, 63-68.
5- Crérone, vie d'Auguste, 49.1.

"أوكتافيوس"، قد تجمعت وحداته وقطيعه بميناء (فريجوس–Forum julii) ثم أسس الإمبراطور "نيرون" قاعدتين بحريتين برافينا (Ravena) بشمال شرق إيطاليا وفي خليج مسينا في الجنوب الغربي الإيطالي [1].

الكوارث الطبيعية البحرية:

لقد ضرب روما أول تسونامي بحري يوم 24 أوت سنة 79 ميلادي، وذلك عند مدينة (سان ماركو)، حيث تعرضت مدينة "هيركولنوم– Herculanum" والتي غطتها حمم بركان فيزوف، وانحصر البحر، وبقيت بعض الحيوانات البحرية مرمية وملقاة على الشاطئ[2]، وقد تعرض "بلين الصغير" الذي كان شاهد عيان على الفاجعة الطبيعية، لأزمة قلبية توفي على إثرها في صبيحة ذلك اليوم.

وفي 21 جويلية سنة 365 ميلادي، حدث زلزال بحري مُدمّر بمصر، وقد كان زلزالا عنيفا، وكان مركز الهزة جزيرة كريت[3]، فضلا عن زلازل أخرى و(تسونامي) حدثت في العصور القيدمة، كالزلزال الذي دمّر جزيرة (أوبي Eubée) خلال حرب البيلوبونيز سنة 426 قبل الميلاد، وما سببه الزلزال البحري من أمواد عاتية أضرت بسواحل شبه جزيرة البيلوبونيز على ما يرونه لنا "توكوديد"[4].

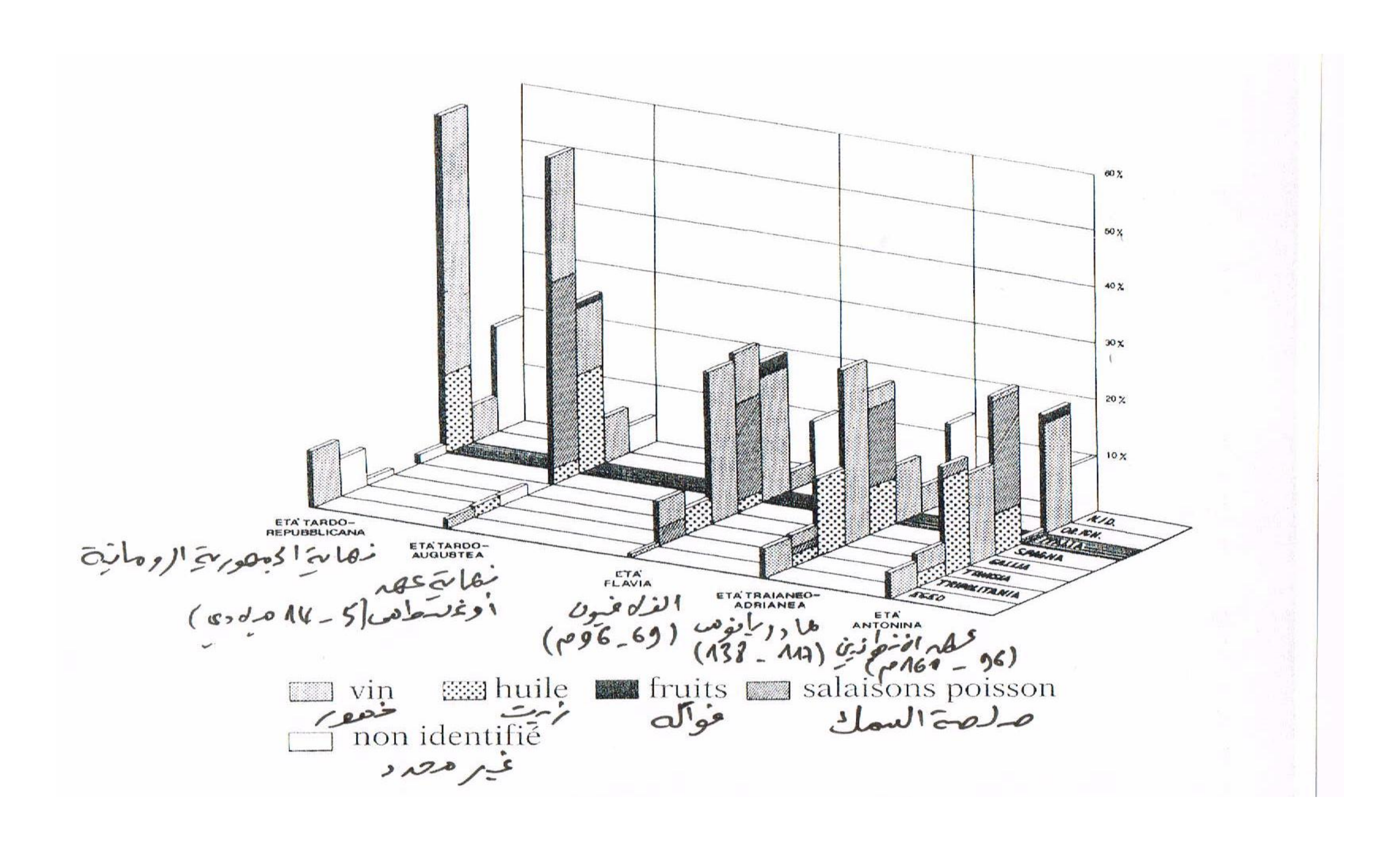
وفي عام 373 قبل الميلاد، اهتز خليج (كورينثا–Corinthe) فاختفت كلا من جزيرة (هيليسي– Hélicé وبوريس–Buris) والتي ابتلعهما البحر تماما[5].

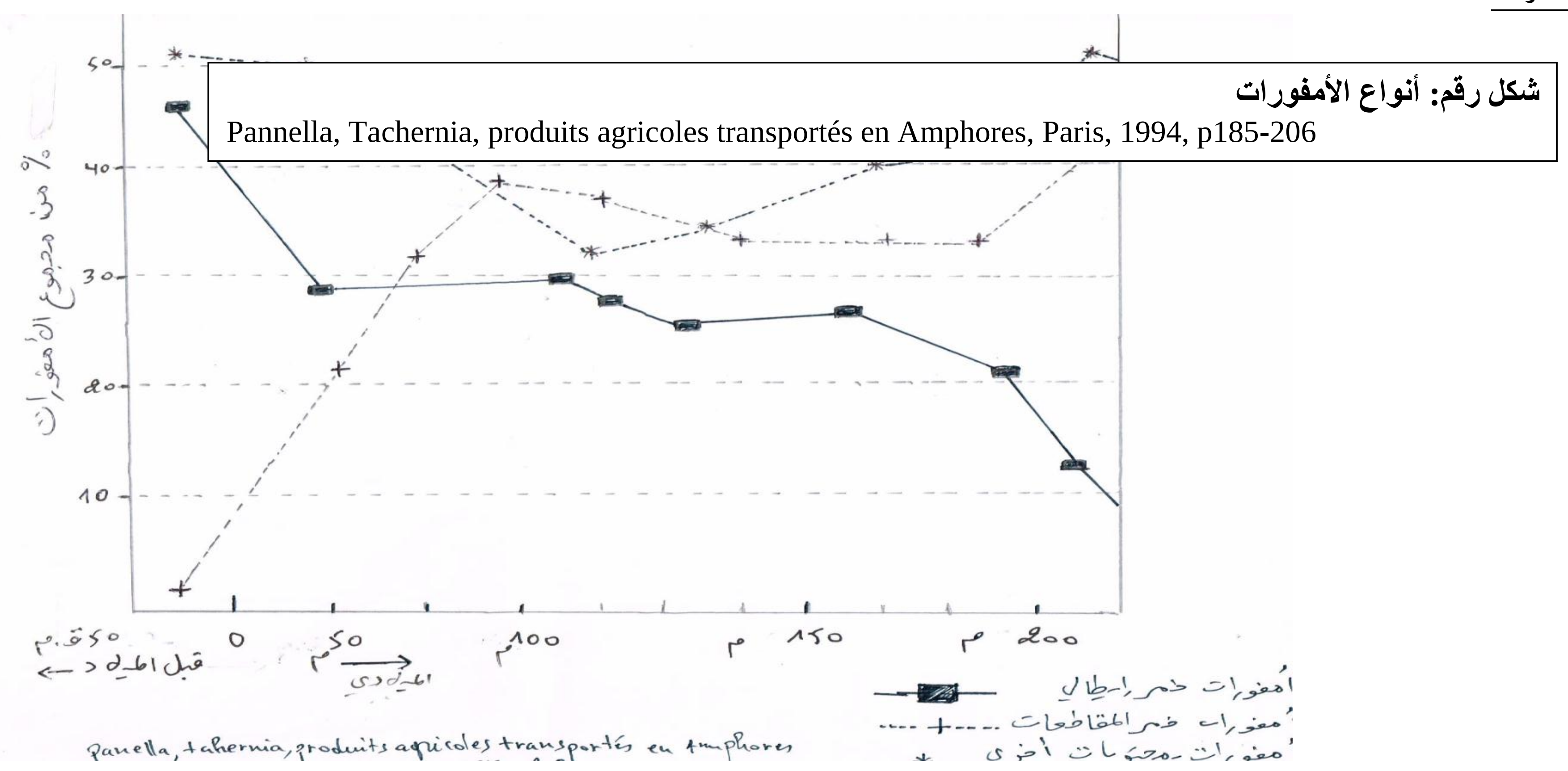
1- Tacite, Annales, IV, 5,1 ; Végèce, 4,32.
2- Pline le Jeune, les hres, 6, 20, 9.
3- Jacques (F) et Bousquet (B), « Le raz de marée du 21 juillet 365 », in, M.E.F.R.A, 96, n°01, 1984, p441.
4- Thucydide, la guerre du péloponnèse, III, 89,2,5.
5- Ovide, Métamorphoses, 15, 293-295 ; Sénèque, questions naturelles, 6,32, 8.

وتوالت الكوارث الطبيعية البحرية وزلازل وبراكين بحرية وتسونامي أثرت على نشاط الملاحة والتجارة البحرية في حوض البحر الأبيض المتوسط.

رسم بياني رقم (): يمثل

Pannella (cL), La distribuzine : mercati, in, SRPS,2, 1981, p55-80.





شكل رقم: أنواع الأمفورات

Pannella, Tachernia, produits agricoles transportés en Amphores, Paris, 1994, p185-206

وفي ختام هذا الفصل، تمكنا من الخروج بمجموعة من الاستنتاجات نجملها حسب أهميتها فيما يلي:

- بروز دور الرومان في فرض سيطرتهم على حوض البحر الأبيض المتوسط، نتيجة التحول الذي رافقته سيطرة الرومان سياسيا وعسكريا على هذا البحر، وذلك بعد تدمير قرطاجة سنة 146 قبل الميلاد "Delenda Cartagoest".
- قدرة روما بفضل أسطولها الحزبي والتجاري تحقيق الازدهار والرقي للشعب الروماني (Popolo Romani) في كل أنحاء الإمبراطورية، وتحقيق ما يعرف سياسيا واقتصاديا بفترة السلم الروماني (Pax Romana)، ويعت بعد ذلك إلى كسب الأسواق التجارية البعيدة مثلما فعله قبلهم الفينيقيون ثم القرطاجيون بعد ذلك.
- اهتمام الرومان بنظام الرياح البحرية التي ساعدت السفن التجارية الشراعية على الملاحة والسير عبر البحار والمحيطات، والعناية بإنشاء الموانئ وتوفير الظروف الملائمة والتحفيز المادي والمعنوي لأجل التفنن في بناء السفن.
- إقامة الرومان لتشريععات تفيد في فرض سيطرتها على التجارة البحرية التي أقرها بعض الأباطرة الرومان أمثال "كلاوديوس" و"نيرون"، وهذا لضمان تمويل روما طوال السنة بالقمح والزيت ومواد غذائية أخرى.

تعاطي الرومان للتجارة البحرية بمختلف أنواعها كتجارة القمح والزيت التي كانت تدخل ضمن ما يسمى بالأنونة (Annonae)، فضلا عن تجارة الخمر وتجارة العبيد والحيوانات كأبرز النماذج التجارية المعروفة لدى الرومان.

الخاتمـة

الخاتمة

إن موضوع التجارة البحرية في البحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة، يبرز دور الإنسان القديم في هذا البحر؛ إذ أن الملاحة القديمة ظهرت باعتبار البحر أداة وصل لا فصل بين الشعوب القديمة، فلعبت التجارة دوهرا هاما في منظومة الاقتصاد القديمة، والتي من أهم مميزاتها ما يلي:

- اتصاف التجارة البحرية القديمة أنها كانت في خدمة الملوك كفراعنة مصر القديمة وملوك الساحل الفينيقي وملوك بلاد المغرب القديم على غرار يوبا الثاني.
- اعتبار السفينة أهم وسيلة لتنشيط التجارة البحرية القديمة منذ عهد الأشوريين والبابليين والمصريين القدامى، لذا اهتمت هاته الشعوب بصناعة بناء السفن وحمولتها وهي نقطة شكلت الاهتمام الأول لدى الإغريق القدامى.
- بروز السفن التجارية الفينيقية واعتبار فينيقيا أول أمة ركبت البحر واهتمت بالمبادلات التجارية عبر البحر، رغم أن مصر القديمة هي أول دولة ظهرت بها المراكب الشراعية، وورد وصف كامل للسفينة التجارية الأولى في التاريخ من خلال "سفرحزقيال"[1]. وحتى شهادة الكتاب القدامى على تفوق الفينيقيين في ميدان التجارة لدرجة قوله: "البونيون هم الذين اخترعوا التجارة"[2].
- إسهام الحفريات البحرية، ضمن ما يسمى بعلم الآثار الحري بالكشف عن حقائق جديدة تخص التجارة البحرية القديمة استنادا إلى تقارير الحفريات البحرية.
- بروز على حكام السفن (Epaves) الذي أصبح يستند إليه مؤرخ الاقتصاد والتجارة القديمة، حيث يمده بمعلومات عن تاريخ غرق السفن وتاريخ الحطام ونوعية الحمولة والمسار البحري الذي كانت تسلكه تلك السفن التجارية الغابرة. فضلا عن وضعية الموانئ العتيقة وقدرة استيعابها.

1- الكتاب المقدس، سفر حزقيال Ezéchiel (XXVII,3,9)

2-Pline l’Ancien, H.N, VIII, 8,9.

وعن تاريخ الفينيقيين في البحر الأبيض المتوسط، فلا بد للباحث تناول أصل الفينيقيين الذين تعلقوا بالبحر، وسافروا شرقا وغربا للبحث عن المعادن.

- اعتبار البحر الأبيض المتوسط مسرحا للنشاط التجاري بضفتيه الشرقية وخاصة الغربية منه، فهو يحقق الملاحة الآمنة للسفن التجارية في حالة العواصف البحرية الهوجاء، إذ أنه حوض بحري ملائم للسفن التجارية، ووجود شعوب مختلفة ومتنوعة تبادلت فيما بينها المنافع والمزايا التجارية ووجود سوق تجاري رائج للبضائع المختلفة، وكان من ضمن هذه الشعوب؛ الفينيقيون كأحسن رواد لممارسة التجارة البحرية.
- ووفق هذه الظروف التاريخية رحل الفينيقيون من الساحل الفينيقي إلى الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، فهذا "هيرودوت" يورد أنهم اجتازوا أعمدة هرقل (مضيق جبل طارق) [1].
- إنفراد الفينيقيين بإنشاء المحطات التجارية وتحولها فيما بعد إلى مستوطنات دائمة وتشجيع ملوك فينيقيا على الهجرة نحو غرب البحر المتوسط.
- الحافز النفعي وتحقيق الأرباح كنتيجة للحضور الفينيقي بالحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، وظهور ما يعرف بالتجارة الصامتة بين الفينيقيين وسكان بلاد المغرب القدامى.
- التناقض بين معطيات المصادر الأدبية، والمكتشفات الأثرية بخصوص تاريخ وصول الفينيقيين إلى جنوب غرب إسبانيا وأولى المستوطنات ببلاد المغرب؛ فمن المحطة التجارية ثم المراكز التجارية المؤقتة إلى المستوطنة ثم المدينة ي كامل صورها. وبالتالي عدم تطابق المعطيات الأدبية والأثرة حول تأسيس المستوطنات الفينيقية الباكرة.
- الوجود السكاني الضخم بشبه الجزيرة الإيبيرية وحركية نشاط السفن التجارية الفينيقية لغنى المنطقة بالمعادن كالنحاس والقصدير.

1-Hérodote, Histoire, IV, 41-44.

- خاصية السلم والمهادنة عند الفينيقيين فرغم أنهم كانوا مستوطنين في جزيرة صقلية، إلا أنه حين حل الإغريق بالجزيرة غادر الفينيقيون تلك المناطق، حقنا للدماء وتجنبا للمجابهة العسكرية خصوصا في العهود الأولى للاستيطان، كونهم شعب تجارة ومسالم.
- إبراز العلاقة المزدوجة بين التجارة والاستيطان عند الفينيقيين وذلك من خلال نموذجي "قادس" و"ليكسوس" عبر استعراض شواهد النصوص الأدبية والمعطيت الأثرية، والذي يبين في الأخير أن الاستيطان الفينيقي في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، جاء نتيجة النشاط التجاري، فالتجارة ساهمت في خلق ونشأة تلك المستوطنات، وهذه الأخيرة بدورها ساهمت في تطور وازدهار التجارة البحرية الفينيقية.
- تميز الفينيقيين بالحنكة التجارية في معاملاتهم وتحولهم إلى وسطاء تجاريين بين الإغريق وشعوب بلاد المغرب وشبه جزيرة إيطاليا وإيبيريا وغاليا. وتكوينهم لجاليات تجارية ي كل مناطق العالم القديم، وهيمنتهم التجارية على البحر الأبيض المتوسط بضفتيه الشرقية والغربية وظهور قرطاجة الإمبراطورية التجارية البحرية.
- التجارة البحرية كانت من الضفة الجنوبية للبحر المتوسط نحو شماليه وذلك لغنى بلاد المغرب القديم خاصة وشمال إفريقيا عامة.
- التلاقي الإغريقي–الفينيقي في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط بعدما ارتحل الإغريق عن بلادهم لنفس الأسباب التي أخرجت الفينيقيين عن ديارهم وهي في الأساس أسباب اقتصادية وانعدام الموارد وعسر الحياة ووصول الإغريق إلى أقصى منطقة في غرب ألا وهي أعمدة هرقل (مضيق جبل طارق)، وقدعدت التجارة من أهم دوافع التوسع الإغريقي في البحر الأبيض المتوسط.

- تحول الصراع بين الإغريق والفينيقيين من المجابهة التجارية إلى الحرب العسكرية لأن الرهان كان كبيرا وهو من يكسب مناطق النفوذ التجارية وبالتالي ظهور حرب حقيقية بين القوتين.
- ظهور التقارب القرطاجي الإتروسكي والتحالفات التجارية نظرا للتشابه بين الشعبين القرطاجي والإتروسكي واعتمادهما على عائدات تجارة البحر منذ القرن السابع قبل الميلاد، وظهور حركة تصدير واستيراد المنتوجات والسلع بين قرطاجة وإترووريا ثبل أن يظهر الرومان.
- قيام الصراع بين القرطاجيين والرومان بسبب مناطق النفوذ التجارية، وعقد الاتفاقيات والمعاهدات لتجنب الصدام بين الدولتين وسعي قرطاجة لاحتكار التجارة في البحر الأبيض المتوسط، وهو هف بلغوه مع بدايات القرن الرابع قبل الميلاد.
- حدث تأسيس قرطاجة هو بمثابة بحث إمبراطورية الفينيقيين في الحوض الغربي للبحر المتوسط، وخروج منطقة بلاد المغرب القديم من مرحلة العصر الحديث (النيوليثي) ودخولها مرحلة التاريخ.
- نمو قرطاجة من مجرد مستوطنة فينيقية خاملة الذكر إلى إمبراطورية بحرية قوية وهذا منذ القرن الخامس قبل الميلاد، وأصبحت عاصمة التجارة الدولية في كل أنحاء البحر الأبيض المتوسط، وبذلك تحول ميزان القوى التجارية إلى نفوذ وهيمنة سياسية.

أما بخصوص التجارة في بلاد المغرب القديم، فيمكن القول أنها كانت مجهولة لدى الباحثين، وأن من الباحثين من أنكر وجود صلة بين سكان بلاد المغرب القديم (الليبيون) والبحر، مقارنة بالشعوب البحرية الأخرى مثل الفينيقيين والإغريق والقرطاجيين والرومان. أما عن علاقة الليبيين بالبحر فقد تميزت بمايلي:

- وجود علاقة قديمة بين الليبيين والبحر، وذلك لتأمين الغذاء كالسمك وتحويله وتسليحه منذ عهد يوبا الثاني (25 ق.م-23 ق.م) وربما قبل هذا العهد.

- عبارة النوميد لآلهة بحرية كالإله "تريتونيس" والإله "بوسيدون" ووجود آلهة بحرية محلية لدى الليبيين القدامى عبر النقوش(1).
- امتلاك ملوك نوميديا وموريطانيا لأساطيل بحرية حربية، كالأسطول الحربي للملك "بوكوس" والذي شارك به في معركة "أكتيوم– Actium" الشهيرة في 02 سبتمبر سنة 31 قبل الميلاد وامتلاك يوبا الثاني لأسطول تجاري وحربي، وقيادته لحملة لاكتشاف جزر الكناري.
- قيام تجارة نوميدية مستقلة عن قرطاجة وتبعيتها خصوصا في عهد الأغليد ماسينيسا ويسفاقص، فعرفت نوميديا تجارة القمح والزيت والخيول والفيلة وغيرها من المنتوجات، فضلا عن الخمور النوميدية والخشب والرخام ذو الشهرة الفائقة.
- دور التكامل في التجارة القديمة، وذلك من خلال المبادلات التجارية بين الشعوب القديمة وضرورة تبادل البضائع بين الدول والإمبراطوريات لسد حاجيات شعوبها.
- ظهور مخاطر التجارة البحرية القديمة، والتي صنفت إلى نوعين؛ صنف طبيعي تمثل في العواصف البحرية التي كانت تودي بالأرواح والعتاد وتدمر السفن بما تحويه، وطلب العون من الآلهة البحرية درءً للمخاطر المحدقة أثناء رحلات الإبحار، فالبحر لدى القدامى يتصف بالغدر، والمثل القائل: ثلاثة لا أمان لهم "الدنيا والسلطان والبحر".
- والمخاطر البشرية المتمثلة في ظاهرة القرصنة البحرية وتأثيرها على حركة التجارة البحرية، لذا أصدرت روما مراسيم وقوانين لمحاربة القراصنة البحريون وتطهير البحر الأبيض المتوسط من شرهم وتهديدهم المتكرر. بل تم خلق ما يعرف بشرطة البحر منذ عهد أغسطس (27 ق.م–14 ميلادي).

1-AE, 1946, 71 ;72 ; CIL., VIII, 18008 ; B.A.C, 6, 1970, p215-218.

- ألزمت التجارة البحرية إيجاد سفن تجارية وبالضرورة وجود مسارات وطرق بحرية معلومة، وكان أكثر المسالك البحرية نشاطا، هو الطريق البحري الذي تسلكه "سفن أسطول نقل القمح".

ثم علاقة الرومان بالتجارة والإبحار في الحوض الجنوبي للبحر الأبيض المتوسط وتمكن من حصر بعض الاستنتاجات نحصرها فيما يلي:

- بروز دور الرومان في فرض سيطرتهم على حوض البحر الأبيض المتوسط، نتيجة التحول الذي رافقته سيطرة الرومان سياسيا وعسكريا على هذا البحر، وذلك بعد تدمير قرطاجة سنة 146 ق.م "Delende cartago est".
- قدرة روما بفضل أسطولها الحربي والتجاري تحقيق الازدهار والرقي للشعب الروماني (Popolo Romani) في كل أنحاء الإمبراطورية، وتحقيق ما يعرف سياسيا واقتصايا بفترة السلم الروماني (Pax Romana)، وسعت بعد ذلك إلى كسب الأسواق التجارية البعيدة مثلما فعله قبلهم الفينيقيون ثم القرطاجيون فيما بعد.
- اهتمام الرومان بنظام الرياح البحرية التي ساعدت السنف التجارية الشراعية على الملاحة والسير عبر البحار والمعطيات والعناية بإنشاء الموانئ وتوفير الظروف الملائمة والتحفيز المادي والمعنوي لأجل التفنن في بناء السفن.
- إقامة الرومان لتشريعات تفيد في فرض سيطرتها على التجارة البحرية التي أقرها بعض الأباطرة الرومان أمثال "كلاوديوس" و"نيرون"، وهذا لضمان تموين روما طوال السنة بالقمح والزيت ومواد غذائية أخرى.
- تعاطي الرومان للتجارة البحرية بمختلف أنواعها كتجارة القمح والزيت التي تدخل ضمن ما يسمى بالأنونة (Annonae)، فضلا عن تجارة الخمر وتجارة العبيد والحيوانات كأبرز النماذج التجارية المعروفة لدى الرومان.

ملخص

يتناول الموضوع الأطـــروحة التجارة البـحـرية في الحوض الغربي للبحر الأبيض المــتوسط؛ حيث استطاعت التـجارة البحرية في فترات السلم و الحرب إحداث تغــييــرات اقتــصاد و اجتماعية لدى شعوب و مجتمعات البحر المتوسط، فبعد فترة التجارة الخرساء على حد تغيــير "هيرودوت" تطورت التجارة منذ العصر العصر الإيجي و الإغريقي فالفينيقي إلى عهد الإمبراطورية القرطاجية ثم الرومانية في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط.

الكلمات المفتاحية:

التجارة؛ البحر؛ السـفينة؛ المبادلات التـجارية؛ البحر المغلق؛ تجارة الأنونة؛ القرض البحري؛ عمال الموانئ؛ تجارة العبيد؛ تجارة الحيوانات؛ التجارة البحرية.